[illegible]e Année. — N° 820
Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
[illegible] Juin 1914. — Tous les Samedis
Rédaction et Administration
90, Champs-Elysées, Paris.
[illegible]a publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie,
11, Boulevard des Italiens, Paris.

VIE AU GRAND AIR

RENÉ VIDART

René Vidart, qui vient d'abandonner l'aviation, commence dans ce numéro une série : "Ma carrière d'aviateur", *où il rappelle ses souvenirs sportifs.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Quelques gouttes de l'AROME des **FELLAHS**

Rendent suave et parfument le **TABAC** *sans en changer :: le goût ::*

AMIOT, dépositaire. 68, rue de Rivoli, **PARIS**

Bougie Standard

ÉCONOMISEUR D'ESSENCE

EFFICACITÉ REMARQUABLE, POSE FACILE, RÉDUIT D'UN TIERS LA CONSOMMATION, RIEN A CHANGER A LA VOITURE, MARCHE EXCELLENTE AVEC LE BENZOL SANS AUCUN ENCRASSEMENT. DÉPART AU ¼ DE TOUR. 25 FR.

GABET, Usseau (Deux-Sèvres)

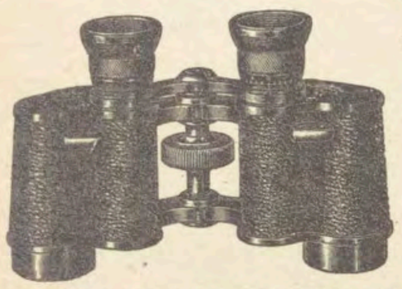
La BOYAULÉINE

préparée par VELOX pour le collage des Boyaux

NE DURCIT PAS – COLLE VITE ET BI
N'ABIME PAS LES TOILES

En vente chez tous les marchands de cy

Busch



EN VENTE chez tous les OPTICIENS

Principaux dépositaires à Paris :
HAZEBROUCQ, 16, rue de la Paix
JOURDAN, 107, rue Lafayette
TISSOT, 33, avenue de l'Opéra

Jumelles à prismes de campagne, marine et théâtre

Grossissement 3 1/2 à 18 fois. Volume réduit. Grande clarté

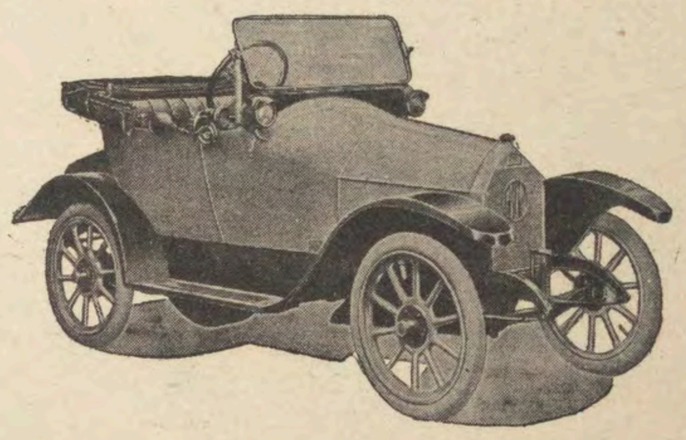
GRAND PRIX BRUXELLES 1910. Catalogue gratis franco sur demande à

Emile BUSCH, Société Anonyme, **127, rue de Turenne, PARIS**

Rathenow, Londres, Berlin, Hambourg, Vienne, Buenos-Ayres

La Babylette MATHIS

LA PLUS SOLIDE, LA PLUS LUXUEUSE, LA PLUS LÉGÈRE DES VOITURETTES



6 HP 4 cylindres (2, 3 et 4 PLACES)
7 litres d'essence aux 100 klm.
4.900 fr. toute équipée
LIVRABLE DE SUITE

Concessionnaires :

R. ROCH-BRAULT & Cie
49, Rue Desrenaudes, PARIS ; Téléphone : Wagram 38-95

Autos MATHIS
Allées de Tourny, BORDEAUX

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE SUR DEMANDE. - ESSAIS A VOLONTÉ

Maison de la Praline MAZET, de Montargis
BAPTÊMES ÉLÉGANTS
Au DUC de PRASLIN
Tél. : Louvre 09-48. — PARIS, 33, Rue Vivienne
Albums, tarifs et échantillons adressés franco

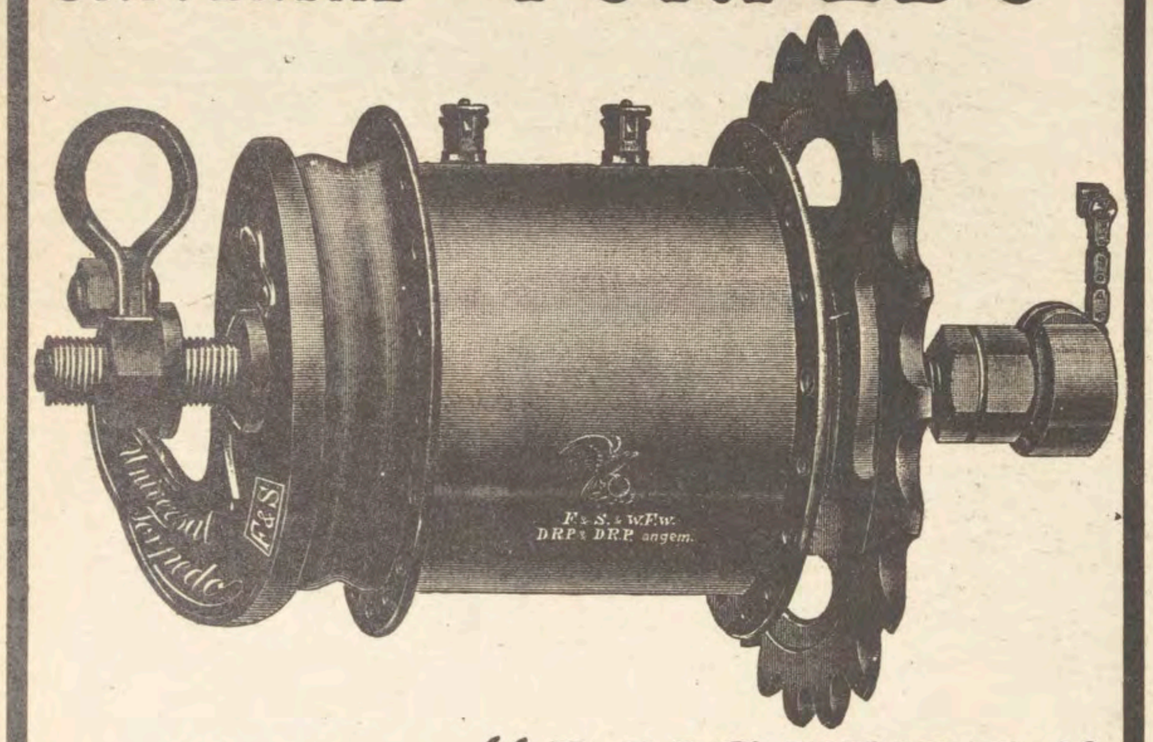
AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, rue Hautefeuille, Paris (VIe)
Transport de malades et blessés
Paris, Province, Etranger
Voitures modernes, 35 HP, à 8 cylindres
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Téléphone : Gobelins 18-67 (jour et nuit)

A LOUER, meublé ou non, petit Château, près Bayeux (Calvados). Vastes communs. Petit herbage. Grand jardin. Très belle avenue et promenades. Droit de chasse sur ferme proche. Proximité de la mer. S'adresser à MM. Séjourné, 4, place Saint-Martin, à Caen (Calvados).

CÔTE NORMANDE. Plage Lion-Hermanville. A vendre de suite : très gentille Villa (meublée ou non meublée). Nombreuses pièces d'habitation. Communs divers. Beau jardin. Sadresser à MM. Séjourné, 4, place Saint-Martin, à Caen (Calvados).

Le MOYEU 4 vitesses
UNIVERSAL "TORPEDO"



sur bicyclette **"LUCIFER"**
obtint au CHAMPIONNAT DE LA POLYMULTIPLIÉE
ORGANISÉ PAR LE CYCLOTOURISTE
la Plaquette de Vermeil du
CLUB CYCLOTOURISTE DE PARIS
Notice spéciale T. V. franco sur demande.

MESTRE & BLATGE 46, Av. de la Grande-Armée **PARIS**

L'un des plus retentissants
BORDEAUX - PARIS
a été gagné par
A. LINTON, ex-æquo avec RIVIÈRE
sur bicyclette
GLADIATOR
(PNEUS DUNLOP)

Cycles et Motos GLADIATOR
Grande-Rue
(Pré-St-Gervais)

17e Année — N° 820.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

6 Juin 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Etranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

THOMAS GAGNE LE GRAND PRIX D'INDIANAPOLIS SUR DELAGE

Le Grand Prix d'Indianapolis, disputé le 30 mai, nous a valu le plus beau succès remporté par la France jusqu'ici en automobile. Nous avions cinq représentants : quatre ont pris les quatre premières places, le cinquième, Boillot, a dû abandonner vers la fin. La victoire est revenue à Thomas, sur voiture Delage (carburateur Claudel, huile Gargoyle Mobiloil), *couvrant les 804 km. 660 du parcours en 6 h. 14 m. 1 s., à 129 à l'heure (record). Duray, qui pilotera une* Delage *dans le Grand Prix de l'A. C. F., était second en 6 h. 17 m. 3 s.; Guyot, sur* Delage (huile Gargoyle Mobiloil) *était 3e en 6 h. 17 m. 21 s., Goux 4e en 6 h. 17 m. 25 s. — A gauche Duray, à droite Guyot.*

ADIEU A HAMEL

PAR ROLAND GARROS

L'aviation a fait aujourd'hui tant de ravages que c'est à peine si on lit encore, de temps en temps, les quelques lignes en style de fait divers que les journaux consacrent tous les jours aux nouvelles victimes. L'émotion ressentie cette fois dans tous les pays et la consternation douloureuse du peuple anglais mettent bien en relief l'irréparable perte qu'est la mort d'Hamel, car depuis longtemps, il n'est plus possible d'espérer!

Hamel, selon une expression anglaise, était dans son pays « seul de sa classe ». C'était le prince incontesté des pilotes anglais qu'il dépassait, en effet, de toutes les prodigieuses ressources de son tempérament, et s'il avait été possible, comme dans d'autres sports, d'élire un champion du monde d'aviation, il eût été certainement l'un des compétiteurs les plus redoutables de ce titre.

La carrière d'Hamel compte peu de performances connues. Il semblait ne pas désirer la gloire et même ne rien désirer, que de voler en donnant à ce mot l'immense signification qu'il n'a encore que pour peu d'hommes. Le tempérament s'est exprimé de tout temps par la poésie et la musique ou par l'art sous toutes ses formes. Nous l'avons vu, depuis quelque temps, s'exprimer avec une précision inattendue par la danse d'un Nijinsky, par exemple.

On peut presque exprimer la même chose par le vol. Ce qu'Hamel a fait de mieux dans sa carrière fut de ne jamais monter sur un aéroplane d'une façon banale, sans exprimer à un degré spécial, et en grand artiste qu'il était, sa splendide personnalité. Il n'a jamais cherché, semble-t-il, à faire autre chose, et, pour être parvenu par ces moyens à s'imposer à un public presque exclusivement profane, pour être devenu, sans bluff, sans « effet », sans la performance qui frappe la foule, l'un des plus grands aviateurs de 1914, il faut vraiment qu'Hamel ait mis dans son vol quelque chose de personnel, d'exceptionnel et d'inexprimable. Il y avait en lui la souplesse d'improvisation qui semblait être le monopole des pilotes de race latine. Il l'alliait aux qualités de froide ténacité sportive de sa race, et il est sans doute mort parce qu'il avait décidé de défendre sa chance *dans le Derby anglais : son moteur fonctionnait probablement mal à l'atterrissage d'Hardelot, mais il fallait arriver à Londres avant trois heures ou renoncer à courir le Derby. Hamel était pour ainsi dire en course. Or, en course, un sportsman anglais n'abandonne pas. Il serait parti devant n'importe quel risque! Et si on avait pu le recueillir au milieu des flots après qu'il eût vu de très près la mort, qu'il eût perdu tout espoir, il fût reparti sûrement le lendemain dans des circonstances pareilles.*

Hamel fut l'honneur de l'aviation anglaise, et on ne peut que souhaiter à l'Angleterre de retrouver un jour un autre Hamel.

ROLAND GARROS.

JE MONTE UN AVION ALLEMAND

PAR LOUIS GAUBERT

Le titre de cet article semblera peut-être exagéré à certains lecteurs. Quelle audace! déclareront-ils! Comment, un pilote français, au lieu de monter un avion français, préfère conduire un appareil allemand ? C'est un crime de lèse-patriotisme ! Et combien d'autres arguments que je connais pour les avoir discutés avec moi-même avant de prendre la décision qui fait l'objet des explications que je vais tâcher de rendre aussi clairement que possible.

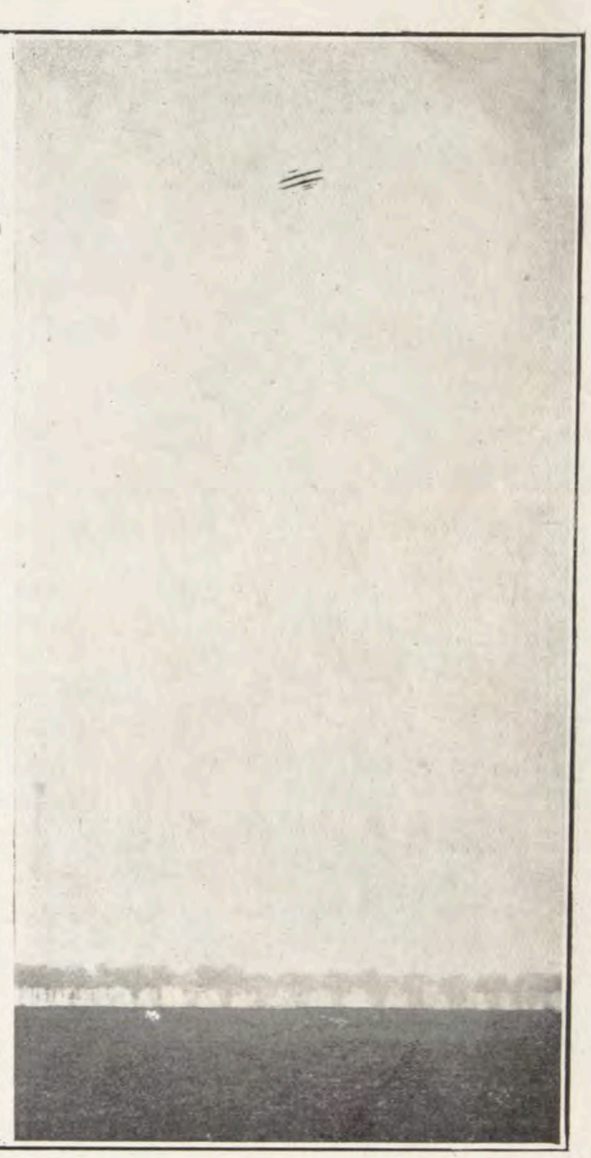
J'aurais pu dire d'abord que ce n'est pas un biplan de marque allemande, mais alsacienne, que je pilote. Hypocrisie ! Cette firme est peut-être celle qui fournit le plus d'aéroplanes à l'armée d'outre-Rhin. Ce serait une excuse sans crânerie comme celle qui consistait à dire qu'Ingold et Langer quand ils battirent les records du monde n'étaient pas des aviateurs allemands, mais alsaciens. Ce sont là subtilités qui ne sont pas dignes de sportsmen habitués à regarder les choses en face.

J'aurais pu répondre en outre à ceux qui me donneraient tort : « Hésitez-vous à monter dans des automobiles de fabrication allemande; refusez-vous de munir vos voitures de pneumatiques allemands; le gouvernement français n'a-t-il pas sur toutes les voitures et camions automobiles de l'armée des magnétos allemandes; quelques-uns de nos dirigeables militaires ne sont-ils pas construits avec des tissus allemands ? Alors ! » Pourquoi ce qui est admis pour l'automobile ou les dirigeables serait-il défendu pour les avions ? Pour quelle raison si je puis réaliser sur un appareil allemand des performances dignes d'être citées, ne le tenterais-je ? Est-ce parce que mon biplan serait d'outre-Rhin que je cesserais d'être Français et que mes vols ne serviraient pas à mon pays le cas échéant ? Discuter la question c'est la résoudre.

Et lorsqu'on songe au nombre de raisons qui m'ont fait agir, je vous affirme qu'il est impossible que qui ce soit ose se lever pour me crier : « Vous avez tort ! » Il serait triste, qu'aujourd'hui on commence à s'occuper de l'aviation pour contraindre les aviateurs à continuer à végéter. Personne ne protège les pilotes, il faut bien qu'ils cherchent à se protéger eux-mêmes.

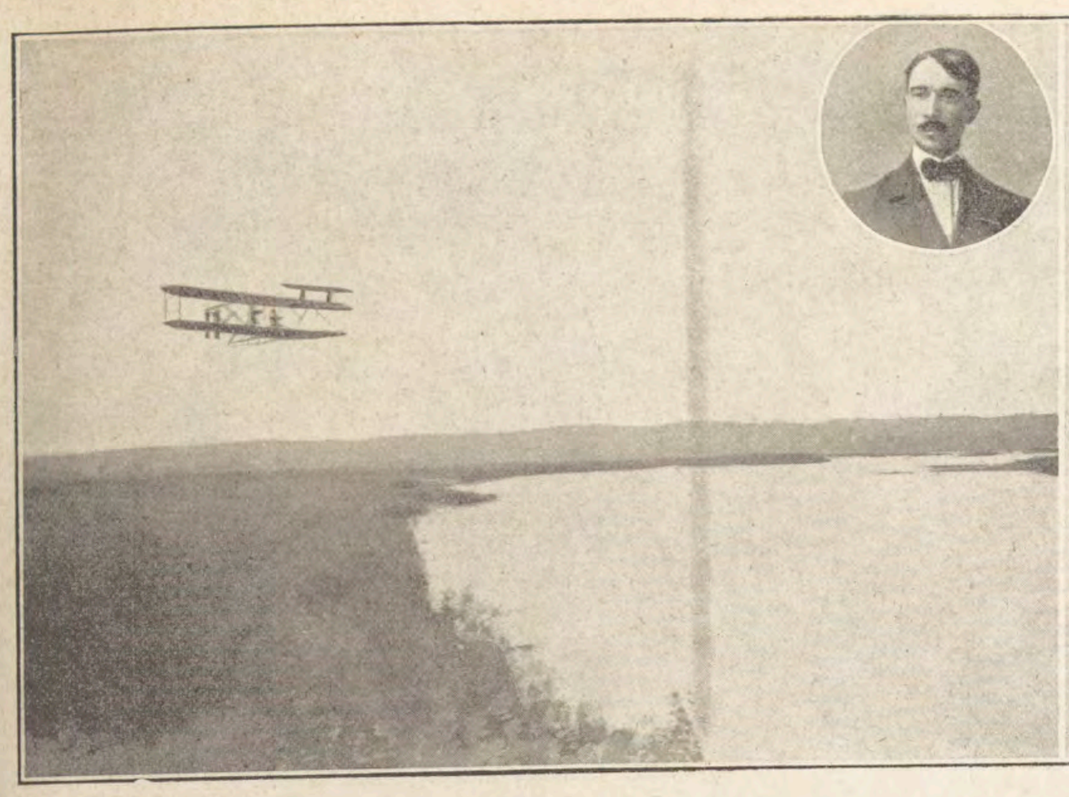
LOUIS GAUBERT A SES DÉBUTS

Louis Gaubert commença à voler à la fin de 1909. C'est l'un de nos meilleurs champions de jadis encore sur la brèche. Il montait à ses débuts un biplan Wright.

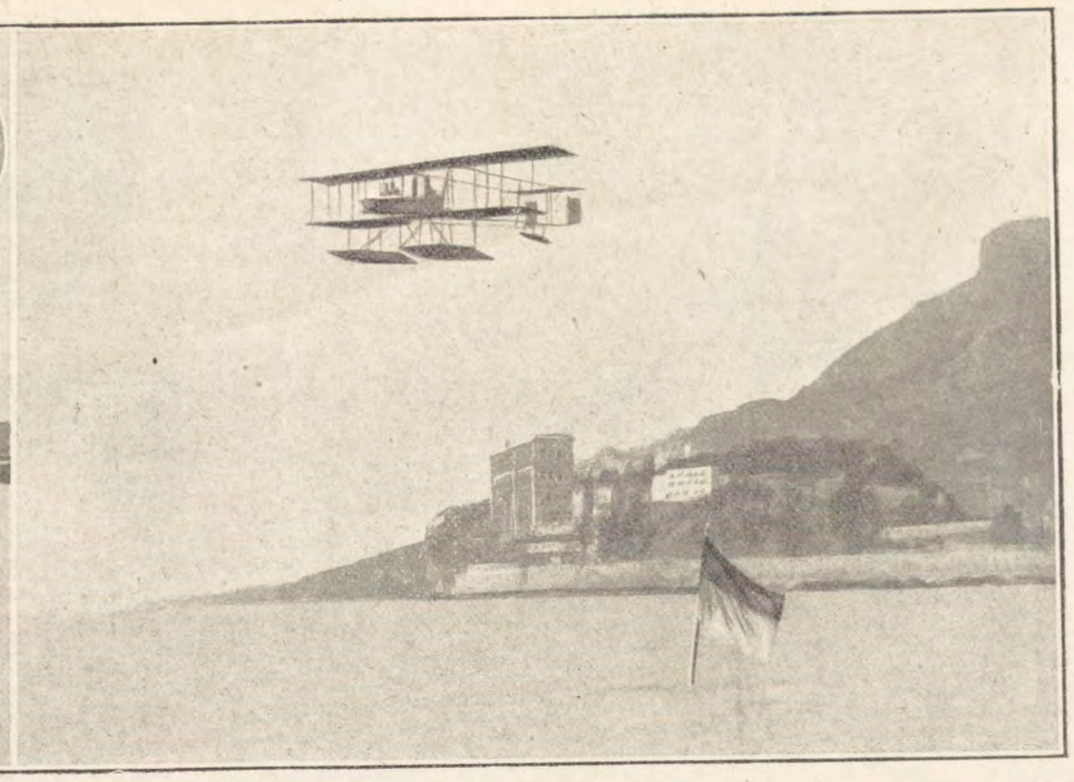


LE PRIX POLIAKOFF

Gaubert s'attribua en 1910 le Prix Poliakoff pour l'atterrissage après un vol plané.



LA PREMIÈRE CARTE POSTALE !
C'est à Vichy, à l'occasion du meeting où il se couvrit de gloire, que Gaubert se vit publier pour la première fois en carte postale.



EN HYDRAVION
Gaubert est également un cha ion de l'hydravion. A Monaco et à Deauville, il remporta de très grands succès sur son Farman. (Moteur Salmson.)

Il est navrant d'être obligé de l'avouer, mais si j'ai pris la décision de monter un appareil allemand, c'est parce qu'*en France je n'ai pu trouver ni un avion, ni de quoi vivre* pour pouvoir continuer mon métier.

Pourtant j'ai déjà cinq ans d'aviation, j'ai remporté de nombreux prix qui ont prouvé que je pouvais être considéré comme un vrai pilote, j'ai toujours été sur la brèche sans arrêt à part deux mois d'hôpital pour une cuisse brisée. C'est une vie bien longue, cinq ans en aviation, surtout lorsqu'on a vu tant de camarades tomber emportant leurs espoirs et le plus souvent leurs désillusions.

Nous sommes une phalange de vieux pilotes qui continuons quand même, malgré tous les déboires, mais il faut vivre ! J'ai frappé à beaucoup de portes en France, malheureusement les constructeurs français sont maintenant obligés de serrer les cordons de leur bourse, de réduire leurs dépenses au strict minimum. Ils ont doté leur pays d'une véritable richesse, le pays s'en est peu soucié ! Pour éviter la débâcle, il faut qu'ils fassent le plus d'économies possible.

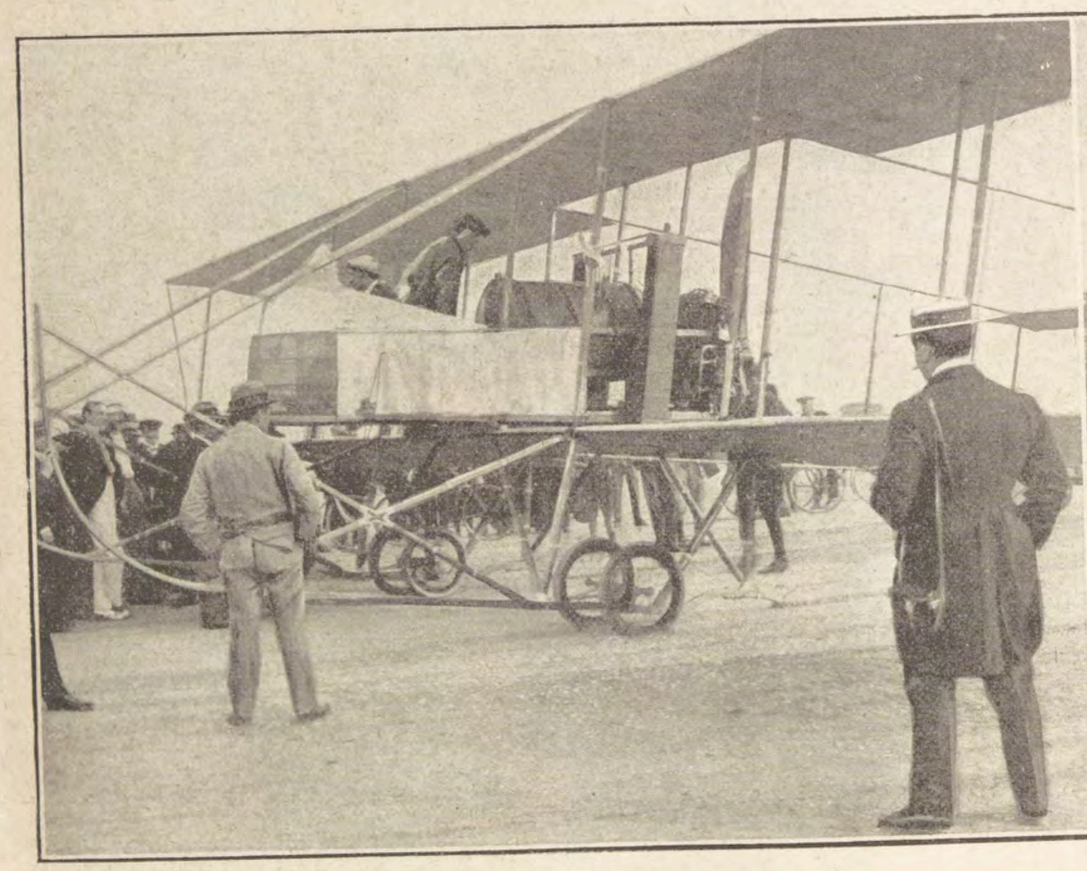
Jetons maintenant un regard de l'autre côté de la frontière : nos voisins ont fait des progrès énormes en profitant au début de nos leçons. Grâce à leur organisation, à leur méthode et aux encouragements gouvernementaux ils possèdent maintenant une aviation extrêmement forte, peut-être, hélas ! la première du monde !

LOUIS GAUBERT
Louis Gaubert possède le brevet n° 59 qu'il passa en mai 1910. Il volait depuis longtemps.

J'ai étudié mûrement les différents appareils de là-bas. J'ai arrêté mon choix sur l'Aviatik de Mulhouse que j'ai muni d'un moteur Salmson, les Allemands considérant que les moteurs français fixes à circulation d'eau sont supérieurs aux leurs. J'ai donc pris ce biplan, estimant qu'il me donnait le plus de garanties désirables comme solidité et le plus de chances par ses qualités de pouvoir figurer honorablement dans un concours. Les Allemands n'ont-ils pas prouvé sa valeur en nous prenant les records les plus difficiles et les plus enviables, ceux qui nécessitent en même temps de la vitesse et de la résistance, celui de la distance sans escale et celui de la plus grande distance en 24 heures ?

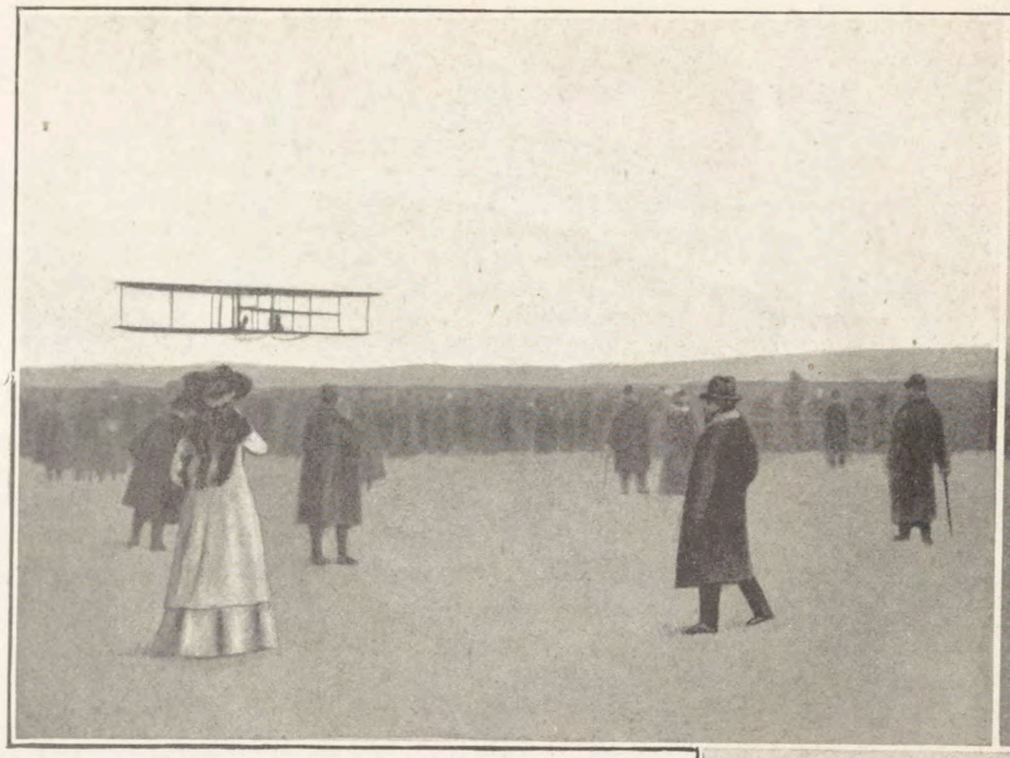
Craignant que mon geste ne provoque une certaine émotion parmi mes camarades, j'avais pris la précaution de leur demander leur avis à tous. Il ne s'en est pas trouvé *un seul* pour me désapprouver. Tous m'ont au contraire distribué leurs encouragements, en se lamentant sur le sort qui nous est actuellement réservé.

Je voudrais d'ailleurs insister particulièrement sur le point qui nous tient le plus à cœur : en France, un pilote professionnel ne peut plus vivre de son métier. Ici plus d'argent pour les constructeurs, pas d'encouragements pour les avia-



AU MEETING DE DEAUVILLE
Louis Gaubert sur son Biplan Farman, moteur Salmson, *au concours d'hydravions de Deauville en 1913, fut le grand triomphateur avec son camarade Renaux.*

AU MEETING DE MONTE-CARLO
Gaubert remporte la victoire dans le Prix de l'International à Monte-Carlo, en 7 h. 40 m. 12 s., battant Brégi. (Biplan Farman, hélice Chauvière.)



GAUBERT AVEC DES PASSAGERS

Gaubert est un spécialiste des vols avec passagers, grâce à sa maîtrise bien connue.

teurs. Quant aux rares braves cœurs qui donnent des prix, les mécènes, ils s'aperçoivent qu'on ne sait pas tirer profit des sommes qu'ils versent pour la plus grande aviation française.

Je vais vous citer un exemple probant : après le premier concours de l'Aéro-Cible Michelin que j'eus la chance de gagner, j'allai trouver, le cœur plein d'espérance, un des grands chefs de la cinquième arme, me mettant à sa disposition pour les manœuvres afin de pouvoir continuer mes expériences et de prouver l'importance du tir aérien. Pour être reçu aimablement, je le fus, mais j'obtins entre deux sourires cette réponse déconcertante, affolante, atroce d'indifférence :

— Cela ne nous intéresse pas !

Et s'il y avait la guerre, cela vous intéresserait-il ? Voulez-vous m'expliquer les raisons de cette opinion ?

Pourtant les résultats étaient plutôt intéressants. Nous pouvions — et nous l'avons prouvé — faire sauter un pont, un ouvrage quelconque à une altitude de 800 à 1.000 mètres. Depuis, de nouveaux progrès ont été réalisés. MM. Michelin ne se sont pas lassés, il sont redonné des prix. Vous croyez que pour cela l'aviation militaire a fait ou tenté quoi que ce soit du côté du lancement d'obus ? Rien. Le lieutenant Varcin, vainqueur en 1913, n'a pas été

A MONTE-CARLO

Gaubert emporta le Prix de l'International à Monaco et la plupart des épreuves de Deauville.

plus heureux que moi. A la rigueur, on aurait pu m'éconduire par ce prétexte stupide :

— Vous êtes un civil !

Mais lui qui est un lieutenant, pourquoi ne s'intéresse-t-on pas aux résultats stupéfiants qu'il a obtenus ?

Il serait pourtant si facile avec un peu de bonne volonté de rattraper le temps perdu : mais il n'y a rien à faire, tout se passe en projets, enquêtes, commissions, rapports, interpellations, et pendant que nous marquons le pas, nos voisins marchent à pas de géants.

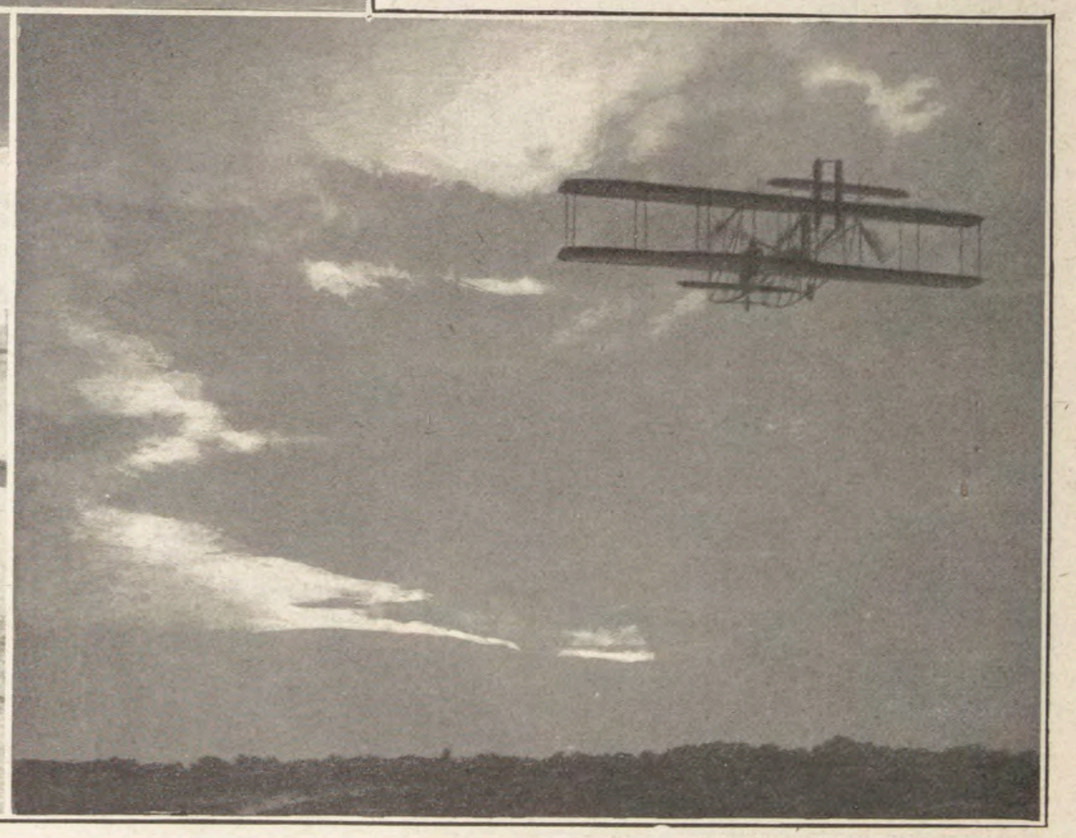
Et les pilotes sont dans l'obligation de monter des appareils étrangers qui se perfectionnent chaque jour et de constater que ces appareils sont mieux que les nôtres puisque nos constructeurs découragés ne peuvent songer à progresser. Dans un an ou plus je serai peut-être épicier ou conducteur de taxi, à moins que l'on ne m'ait nommé président d'une commission technique pour le progrès de l'aviation française.

Alors, je ferai comme les autres et je serai certain de couler des jours heureux, avec une belle situation, des honneurs, de la renommée, à condition de ne m'occuper ni des constructeurs, ni des pilotes. Ce sera le rêve pour moi et la continuation de l'état actuel pour les aviateurs, c'est-à-dire la ruine !

LOUIS GAUBERT.

LE PRIX DE L'AÉRO-CIBLE

Louis Gaubert s'attribua la victoire dans le Grand Prix de l'Aéro-Cible Michelin en 1912, avec le lieutenant Scott comme passager artilleur.



UN VOL DE NUIT

En 1910, Gaubert commença à s'entraîner pour les vols de nuit. Il fallait une singulière audace avec les appareils dont on disposait. Au-dessus, Gaubert à Deauville.

L'ASSAUT EN UN COUP DE BOUTON

PAR

DUCRET

Une tendance s'accuse nettement dans les milieux escrimeurs, ayant pour objet de changer la modalité actuelle des assauts d'épée. Le principe de l'assaut en un seul coup de bouton subsistera-t-il ?

Sa récente victoire dans le championnat de France (amateurs), ses qualités de style et son intelligence de l'escrime désignaient tout naturellement M. Ducret, le brillant élève du professeur Bouché, pour donner son opinon sur cette question.

Il est toujours agréable de gagner une grande épreuve, et le plaisir de la victoire pourrait imposer silence aux critiques que l'on est tenté de faire sur la façon dont elle a été disputée. Le Championnat de France, comme presque toutes les épreuves d'épée (le challenge d'Havrincourt fait exception à une règle à peu près générale), le Championnat de France a été disputé, selon la formule en application courante, en un coup de bouton.

J'estime que ce système doit être abandonné. La poule en une seule touche laisse vraiment une trop grande part au hasard ; elle met un tireur de grande classe à la merci d'une malchance dont un adversaire, de qualité notoirement inférieure, bénéficie sans avoir, en beaucoup de cas, rien fait qui justifie l'avantage que le jury est bien forcé de lui accorder. Que de touches reçues ainsi par des tireurs de qui, la main active et savante, préparait une attaque, entamait une phrase d'armes, indices d'une technique très sûre de l'escrimeur, dont la tentative, intéressante au point de vue de l'escrime, s'est traduite pratiquement à leur désavantage parce qu'un coup de raccroc à la main, est venu annihiler leur intelligent effort.

En une touche, le vainqueur est soit un homme que seule une chance exceptionnelle a conduit à la victoire, soit un tireur de classe qui, lui, a eu la veine de ne pas avoir une période de déveine pendant toute la durée du Championnat.

En principe, — et c'est précisément parce qu'ils ont pu en apprécier tous les aléas, — tous les gagnants de Championnat, s'en sont tenus à leur victoire, si l'on fait exception de Trombert et de Eynde, Un courant d'opinion s'est formé pour l'abandon de l'assaut en un coup de bouton. Beaucoup d'épéistes et non des moindres estiment que c'est là un système qui a vécu. C'est aussi l'opinion de Lucien Gaudin, notre champion amateur incontesté et incontestable, qui préconise les assauts en un nombre de touches suffisant afin de permettre au tireur de qui la valeur est réelle, d'affirmer d'une façon indiscutable sa supériorité

Indépendamment du Championnat de France, existe la Coupe des Champions (Prix Léopold Gravier) qui met en présence les vainqueurs des grands Championnats. Elle revint cette année, à Armand Massard. Cette poule est disputée en trois coups de bouton. C'est mieux ; c'est un acheminement vers une formule qui ramène à son minimum l'influence du hasard,

Mais, trois touches, c'est encore insuffisant, et si le règlement de cette poule des champions prévoyait des assauts en un nombre de touches plus élevé encore, il n'en serait que meilleur. Lucien Gaudin, de qui je citais tout à l'heure l'opinion autorisée, estime encore l'insuffisance de trois coups de bouton et c'est pourquoi il s'abstient de participer au Prix Léopold Gravier.

Plus on y réfléchit, plus on s'aperçoit qu'à une échéance probablement prochaine, la poule en une touche disparaîtra. Avec sa disparition se trouvera rétabli l'équilibre trop sensiblement rompu par les caprices du hasard, et la physionomie des rencontres y gagnera en logique et en beauté, parce qu'elle permettra une plus belle qualité des armes, et un style moins jugulé par la crainte perpétuelle du coup malheureux qui fait s'effondrer les plus légitimes espérances.

On peut dire que l'idée fait son chemin. Elle rencontre, cela va sans dire, des adversaires irréductibles, mais bien que nous ne nous soyions pas encore comptés sur la question, il est permis de croire qu'une majorité existe en faveur de l'abandon d'un système qui fait une si large part à la fatalité.

Déjà, beaucoup d'escrimeurs hostiles, en principe, au changement dont on parle, reviennent sur leur intransigeance première et n'opposent plus que de faibles objections aux propagateurs de l'assaut en plusieurs coups de bouton.

DUCRET,
Champion de France (amateurs) 1914.

DUCRET, CHAMPION DE FRANCE D'ESCRIME

Ducret a été capitaine de l'équipe de France (fleuret) à Monte-Carlo. A gauche : le capitaine Perrodon, champion de revolver, de sabre et d'escrime à la baïonnette. A droite : Dubourdieu, vainqueur du Prix Hauzeur.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ AUX COURSES DE CHEVAUX

Le prochain numéro double de la *Vie au Grand Air* sera consacré aux *Courses de chevaux* et paraîtra le 20 juin, en pleine période de grandes épreuves : après le Derby de Chantilly, la veille du Grand Steeple, avant le Grand Prix. Ce numéro sensationnel constituera un véritable monument du turf que tous les connaisseurs tiendront à se procurer, et dans lequel les profanes apprendront tout ce qui concerne l'hippisme. C'est à *René Riondet* la compétence fameuse de la *Vie au Grand Air*, du *Jockey* et de nombreuses revues anglaises et allemandes, et à *Stuart*, dont les appreciations sont si suivies dans la *Vie au Grand Air*, que la rédaction de ce numéro double a été confiée, c'est dire l'intérêt que présentera cette vé itable encyclopédie. Une enquête à laquelle ont bien voulu prendre part tous les grands éleveurs complétera ce numéro qui contiendra une foule, de documents inédits absolument remarquables.

Rappelons que la *Vie au Grand Air* publie chaque mois un numéro double consacré à un sport différent, sans pour cela que l'actualité soit le moins du monde sacrifiée. Après le numéro sur l'Hippisme, nous publierons des numéros doubles consacrés au *Grand Prix de l'Automobile Club de France*, le 11 juillet; aux *Sports nautiques* (aviron et natation) le 8 août, les *Truquages dans les sports*, etc.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

L'échéance fatale

Beaucoup de nos confrères s'étonnent et s'indignent, l'indignation étant la forme supérieure de l'étonnement, de l'aventure tragique de ce pauvre Hamel : « Songez, disent-ils, qu'il avait déjà traversé vingt et une fois le détroit du Pas de Calais. Il avait bien le droit de croire qu'il le traverserait une vingt-deuxième ! »

Sans doute, et nul plus que nous, ne rend hommage au courage de ce loyal et merveilleux aviateur que fut Hamel, insouciant devant le danger, et finissant, hélas! par ne plus le redouter et presque par ne plus le prévoir ! Vingt-deux fois il traversa le Pas de Calais en partant d'Hardelot, et en y revenant, cela fait plus de mille kilomètres au-dessus des flots ! Il est certain qu'Hamel n'a pas songé à ce chiffre. En mille kilomètres, il est possible, il est logique, il est même probable qu'un moteur à explosions ait, un jour ou l'autre, une défaillance, et comme la traversée n'est que de 50 kilomètres, qu'elle apparaît comme un bond un peu long, on ne prend pas un hydroaéroplane, ce serait trop compliqué ! Il faudrait d'ailleurs changer d'appareil à Douvres et à Calais. On prend un appareil à roues, et on se lance plein de confiance dans le moteur. Ce moteur s'arrête, on tombe à l'eau, et si le hasard, hasard miraculeux, n'amène pas un bateau dans ces parages, c'est la mort, la mort de Cecil Grace, dans la mer du Nord, de Bague dans la Méditerranée, la mort de ce pauvre Hamel !

Au bout de mille kilomètres, réussis sans le moindre ennui, la panne fatale, je dirais presque la panne prévue, ou tout au moins à prévoir l'a livré sans défense à l'étreinte lente, cruelle et homicide de cette inlassable adversaire, la mer.

Quelques jours auparavant, en s'engageant pour la traversée de l'Atlantique, Hamel avait déclaré que, comme Garros au-dessus de la Méditerranée, il ne prendrait pas d'hydro. La thèse de Garros est simple : Avec ou sans flotteur, dit-il, si l'on se pose sur l'eau, loin des côtes, on est perdu. Or avec des flotteurs, avec leur poids, leur résistance à l'avancement, on a plus de chance d'être obligé de se poser. Donc ne prenons pas de flotteurs. » Théorie aventureuse, même si elle est juste. C'est l'acte de croyance pur et simple à la chance, et la chance faiblit un jour. L'événement vient de le démontrer une fois de plus. Admirons l'audace de ces hommes, mais cherchons ailleurs, dans une autre voie, le véritable progrès, loin de ces âmes trop fortement trempées pour le commun des mortels.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Le rallye de La Vie au Grand Air.

Le meeting de Tours.

Le cinquième rallye automobile de la *Vie au Grand Air* a obtenu, comme les précédents, un grand succès, plus grand peut-être même, puisque le nombre des concurrents et des arrivés a dépassé celui de nos premiers rallyes. Il l'a obtenu aussi grâce au concours des membres de l'Automobile Club de l'Ouest et de l'Automobile Club du Centre, qui se sont chargés de l'organisation des contrôles fixes sur les différents itinéraires et qui ont fourni la grande majorité des participants à cette intéressante et amusante épreuve sportive que le temps a bien voulu favoriser

Le point de concentration était Tours et les villes de départ : Angers, Le Mans, Chartres, Nogent-le-Rotrou, Blois, Bourges, Vierzon. 65 concurrents étaient inscrits, 59 sont arrivés au but. N'est-ce pas un beau résultat?

Comme pour nos précédents rallyes, le règlement était le même, basé sur la régularité des moyennes de marche entre chaque contrôle. Chaque itinéraire comportait donc deux contrôles fixes et un contrôle secret; les contrôles fixes étaient établis à La Flèche, Château-La Vallière, Vendôme, Chateau-Renault, Selles-sur-Cher et Montrichard. Les contrôles secrets plus rapprochés de Tours avaient été confiés à MM. Legendre, Gauthier et Jagot qui ont tenu leur rôle avec dévouement et à la satisfaction de tous. L'arrivée, enfin, se faisait sur la place de la gare qui, pour la circonstance, avait été entourée de palissades et décorée de faisceaux de drapeaux. A midi, plus de soixante voitures étaient groupées dans le parc et sept faisaient l'admiration des nombreux voyageurs que les trains amenaient à Tours pour les fêtes de la Pentecôte.

Nous avions supprimé la clause de pénalisation pour toute vitesse supérieure à 40 kilomètres; il s'en est suivi que pas mal de concurrents ayant marché à des allures rapides ont eu des écarts considérables de moyenne, le plus petit incident de route causant un retard difficile, presque impossible à rattraper. Néanmoins, d'après les coefficients ci-dessous, il sera facile de se rendre compte que les lauréats de l'épreuve se sont sensiblement rapprochés de la perfection qui, dans notre rallye de dimanche, était représentée par le chiffre 100.

Voici le classement que nous n'avons pu faire connaître aux concurrents que le lendemain de l'épreuve, tant les calculs à faire étaient nombreux :

	MM.	
1.	Delmotte (Ford) Le Mans	98.16
2.	Sonnet (Vinaud Deguingand Chartres	97.23
3.	Arnault (Clément Bayard) Blois	96.93
4.	Testelin (Bugatti) Le Mans	96.51
5.	Verney (Th. Schneider) Le Mans	95.79
6.	Coudreuse (Studebacker) Chartres	95.45
7.	Taillard (L. Bollée) Le Mans	95.14
8.	Tessier (Bugatti) Le Mans	95.01
9.	Lefèvre Utile (X) Angers	94.71
10.	Rouger (Hédéa) Angers	94.53
11.	Garnier (Ford) Le Mans (*ex æquo*)	93.44
	Sicot (L. Bollée) Le Mans	93.44
13.	Desclaux (Delahaye) Le Mans	93.38
14.	Bouchy (Gibron) Chartres	92.84
15.	Metsche (Panhard Lev.) Angers	92.22
16.	Robin (Rolland Pilain) Le Mans	92.20
17.	Maufras (Ford) Le Mans	92.11
18.	Fortin (D. F. P.) Le Mans	91.85
19.	Dillon-Kavanagh (Bugatti) Le Mans	90.76
20.	Esnault (Philos) Nogent-le Rotrou	90.65
21.	Leveillé (Zèbre) Le Mans	89.79
22.	Boulay (Studebacker) Chartres	88.67
23.	de Courdoux (Lor. Diétrich) Le Mans	88.48
24.	Turquet (Métallurgique) Le Mans	88.35
25.	Reyrolles (X) Angers	88.24
26.	Gossot (Renault) Blois	88.17
27.	Munier (Chenard-Walker) Le Mans	87.69
28.	Houlle (Panhard-Lev.) Le Mans	87.14
29.	760 k. 5 (X) Vierzon	86.67
30.	Conilleau (Hispano S.) Le Mans	86.39
31.	535 k. 4 (X) Vierzon (*ex æquo*)	86.07
	Morin (Chenard-Walker) Le Mans	86.07
33.	Launay (Léon Bollée) Le Mans	85.36
34.	Legrand (Grégoire) Chartres	85.12
35.	Bariller (Lor. Diétrich) Angers	83.01
36.	Picard (Rolland Pilain) Blois	82.86
37.	Carel (Lor. Diétrich) Le Mans	80.84
38.	Janneau (Ford) Le Mans	80.59
39.	Chabosseau (X) Nogent-le-Rotrou	79.30
40.	Rouzières (X) Le Mans	78.71
41.	Dubois (Barré) Blois	78.13
42.	Creuzé (Léon Bollée) Angers	77.71
43.	Brecherieux (Hupmobile) Le Mans	76.73
44.	Couilleau (Chenard-Walker) Chartres	75.23
45.	Godier (X) Blois	73.80
46.	Delaunay (Pierron) Blois	71.44
47.	Clausse (Leon Bollée) Le Mans	71.19
48.	Leclerc (Chenard-Walker) Le Mans	70.71
49.	Henri (Brasier) Blois	68.61
50.	Lebret Studebacker) Chartres	65.20
51.	Doublet (Darracq)	63.89
52.	Gabillet (X) Blois	62.12
53.	Bouilly (Corre) Nogent-le-Rotrou	61.69
54.	90 k. 4 (X) Bourges	42.76

Cinq autres voitures sont arrivées à Tours munies de carnets de route incomplets : elles n'ont donc pu être classées. Néanmoins, le total des arrivées est de 59 qui se décomposent ainsi : Le Mans, 30; Angers, 6; Chartres, 7; Blois, 9; Nogent-le-Rotrou, 4; Vierzon, 2; Bourges, 1.

C'est donc M. Delmotte, pilotant une Ford, qui gagne l'objet d'art de la *Vie au Grand Air*. Il est un fait à remarquer, c'est l'importance que prend dans l'ensemble des manifestations françaises l'industrie américaine. Nous l'avions déjà constaté dans nos premiers rallies; celui d'hier le confirme encore. C'est une Ford qui gagne et à côté d'elle huit autres voitures américaines figurent au tableau de classement. Devrions-nous vraiment redouter l'invasion transatlantique ?

A la suite du rallye, les fêtes d'automobiles ont continué dans Tours. D'abord un gymkhana qui avait attiré sur la place de la gare une foule considérable et dont le succès nous engagera sans doute un de ces jours à en organiser un semblable aux environs de Paris.

Puis ce fut, dans la Tranchée, une course de côte sur 500 mètres départ arrêté, et le lendemain sur la route de Vendôme une épreuve du kilomètre lancé. Une soixantaine de concurrents ont pris part à ces deux épreuves et, parmi eux, des noms connus et aimés du public, ont donné grand intérêt aux courses; c'était : une Rolland-Pilain, la Clément de Grua, une Cottin-Desgouttes, une Fiat, la Vermorel de Gasté, Delaunay sur sa Pierron; Crespelle, 1er du classement au rendement; mais surtout Tabuteau et Bablot, conduisant une Alda et une Delage du prochain Grand Prix. Bablot a battu le record de Boillot dans la côte, de plus d'une seconde, en 20 s. 3/5; il a couvert le kilomètre en 25 s., à 144 km. Que verrons-nous le mois prochain, quand les voitures seront tout à fait au point et mieux en mains de leurs conducteurs ?

Le meeting de Tours a obtenu dans son ensemble un très légitime succès et toutes nos félicitations doivent aller à MM. Singher, Durand et Bariller, le trio si actif, si dévoué, qui préside aux heureuses destinées de l'Automobile Club de l'Ouest de la France. L'affluence des concurrents et leur qualité aussi est une preuve de l'estime en laquelle on tient les manifestations organisées par les sportsmen manceaux.

Je n'aurai garde d'oublier une personnalité des plus sympathiques, Fernand Charron, qui a mis à ma disposition pour la préparation du rallye une de ses excellentes et si confortables Alda et un conducteur *di primo cartello*, M. Cherbuy, qui m'a ramené de Tours dans un temps merveilleux qui fait honneur au moteur de la voiture de Charron à sa maniabilité et à sa souplesse.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Un rallye pour dames

Sur la demande qui nous en a été faite, nous mettons à l'étude l'organisation d'un *rallye automobiles pour dames*. Nous pensons pouvoir en publier prochainement le règlement et en fixer la date.

Nous espérons également pouvoir mettre sur pied, au cours de la prochaine saison estivale une originale course de côte dans une de nos plages les plus fréquentées.

LES ESTAMPES SPORTIVES

Le troisième numéro des *Estampes Sportives*, qui paraîtra le 10 juin, contiendra 6 *estampes* de toute beauté.

1° *Les champions de France de football rugby*, 20 portraits du Maître Casey.

2° *La boxe*, estampes humoristiques.

3° *Max Decugis*, champion de France de tennis.

4° *Jean Bouin*, la première foulée du record du monde de l'heure.

5° *Pégoud*, aviateur.

6° *Deman*, vainqueur de Bordeaux-Paris.

Le numéro 1 fr. 50. En vente dans toutes les librairies.

LE CHAMPIONNAT AMATEUR DE GOLF

PAR PIERRE GUYARD

L'an dernier, ce Championnat nous avait permis d'assister à une des plus jolies luttes que l'on vît jamais sur des links, entre Lord Charles Hope, et M. Lassen.

Tout le monde a encore présent à la mémoire cette finale fameuse qui ne fut gagnée qu'au dix-neuvième trou après une lutte passionnante.

Cette année, la finale fut loin d'être aussi intéressante, Francis Ouimet, de Woodland (Mass), le vainqueur, triomphant facilement de S. Topping, de Greenwich (Connec).

Nombre d'Américains étaient venus cette année pour disputer le Championnat de France; nous ne pouvons que nous en réjouir, car cela montre l'intérêt que l'on prend outre-mer aux épreuves françaises. Nous regrettons cependant que le célèbre joueur anglais Hilton ne soit pas venu défendre sa chance cette année, mais les autres grands ténors étaient là.

Je dois, à mon grand regret, reprendre encore mon leitmotiv et déplorer que si peu de joueurs français s'intéressent au Championnat de France. Cette année cependant il nous a été permis d'applaudir la belle performance d'un jeune, M. Le Blan, du Golf du Sart, à Lille, qui a confirmé les espoirs que l'on fondait sur lui. Il ne fut battu qu'au dix-huitième trou, par Topping, un des deux finalistes.

André Vagliano, qui portait autrefois nos couleurs, semble être en déclin de forme, et François de Bellet, vainqueur du Championnat de France en 1909, semble s'être complètement retiré des épreuves officielles.

Alors qu'en Amérique le golf est pratiqué tout à fait sérieusement, et d'une façon suivie par les jeunes, en France, jusqu'à présent, seuls quelques-uns s'adonnent à ce beau sport encore trop peu connu.

Nous voyons avec plaisir que la presse politique s'occupe de plus en plus du golf, et nous espérons que grâce à la vulgarisation du jeu, et grâce à la création de nouveaux clubs. nous pourrons sous peu enregistrer un progrès notable, comme nombre d'abord, et comme qualité ensuite, de nos jeunes golfeurs.

Le golf est jusqu'à présent considéré par la plupart comme devant être pratiqué par les personnes d'un certain âge. Sans être un sport éminemment athlétique, il demande cependant, en dehors du coup d'œil, du sang-froid et de la souplesse, un bon degré d'entraînement dont un profane peut se rendre compte en suivant simplement une partie dans le genre du Championnat qui nous occupe.

Les éliminatoires furent des plus intéressantes, entre autres celles qui mirent Ouimet, le vainqueur de cette année, en face de Lord Charles Hope, le vainqueur de l'an dernier.

Après une lutte âpre et serrée, Ouimet triompha de son adversaire au dernier trou.

Mon avis bien franc sur ce match est que le meilleur perdit.

Lord Charles Hope, peu favorisé par la chance, joua un très beau golf, il ne lui manqua qu'un peu de réussite sur le green.

Dans la demi-finale, Ouimet fit cavalier seul devant Apperly, un Australien dont la façon de poter avec son corps tout à fait en avant de sa balle, est pour le moins curieuse.

Dans l'autre série, Topping battit Jérôme Travers au seizième trou.

Travers, eut des drives impressionnants, mais ses approches laissèrent un peu à désirer, tandis que Topping excellait dans cette partie du jeu. Il réussit, entre autres, un trois au dixième, après avoir envoyé sa balle sous les peupliers, et un quatre au seizième, après avoir remonté sa balle sur le green à 50 centimètres du trou par un superbe coup de mashie.

Dans la finale, il n'y a rien de bien intéressant à dire, Topping était dans un mauvais jour, et Ouimet pour ne pas être en reste, nous réserva, pour la finale, les deux plus mauvais tours qu'il ait fait dans l'épreuve.

A la fin du premier tour, Ouimet avait quatre d'avance, malgré un jeu détestable. L'après-midi Ouimet continuant à jouer négligemment augmenta son avance à cinq au onzième, mais la vit réduire à trois au treizième.

Au quatorzième, Topping, dont les partisans commençaient à revenir à l'espoir, manqua son drive, et prit trois pour arriver sur le green, tandis que Ouimet y était de son second. Il manqua son pot, et J-S. Topping essaya de rentrer assez loin pour réussir un quatre, ce à quoi il ne parvint pas. Désespéré, il reprit sa balle estimant un quatre certain de Ouimet; celui-ci, très étonné, essaya quand même le trou qu'il manqua, mais le geste de Topping lui avait donné le trou gagné, alors que vraisemblablement il eût été partagé.

Cela ne changea d'ailleurs pas grand'chose, car au quinzième, Ouimet s'assura la victoire. Ainsi M. Francis Ouimet devint le Champion de France. C'est un nouveau titre à la gloire de ce jeune prodige, qui l'an dernier, comme on s'en souvient enleva de, haute lutte le Championnat d'Amérique battant les Ray, Vardon et consorts.

Détail à retenir : Francis Ouimet est un descendant de Canadien français.

Je voudrais, avant de terminer, dire un mot sur le Championnat de golf des professionnels français, qui s'est disputé la semaine dernière à La Boulie.

Cette épreuve qui a été créée pour stimuler nos professeurs, pour faire connaître leur mérite, et pour pouvoir consacrer officiellement la valeur des comingmen, a remporté un franc succès. Malheureusement, par suite de l'absence des Laffitte, Gollias etc., actuellement au régiment, et de Tellier parti en Amérique, l'épreuve fut réduite à une lutte entre Massy et Gassiat.

Maurice Dauge, cependant, à qui sa force herculéenne permet de faire les drives les plus longs du monde, arrivait au bout du deuxième tour à se classer second, mais Gassiat reprenait assez facilement l'avantage au bout du troisième tour, et finissait second derrière Massy loin en tête.

PIERRE GUYARD.

J.-S. TOPPING

L'Américain Topping, fut battu dans la finale par son compatriote Ouimet par 4 trous d'avance et 3 à jouer. Il avait remporté sa demi-finale contre Travers.

FRANCIS OUIMET

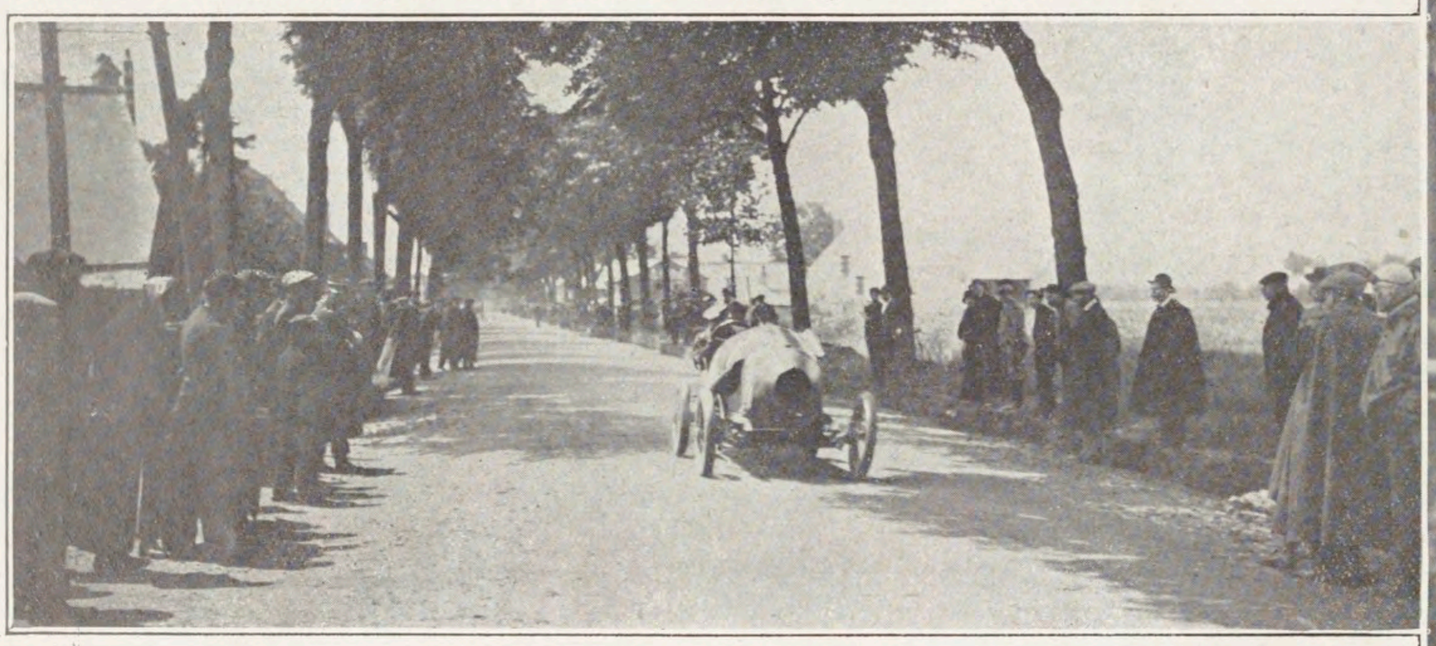
L'amateur Francis Ouimet qui a remporté la finale du championnat de France de golf.

L'AUSTRALIEN APPERLY

Apperly, l'amateur australien, se qualifia pour les demi-finales, mais il dut s'incliner devant Francis Ouimet à qui il était opposé et qui le surclassa.

L'ARRIVÉE DU RALLYE DE LA "VIE AU GRAND AIR" A TOURS

Le jour de la Pentecôte, s'est disputé le cinquième rallye automobile de la Vie au Grand Air, *dans l'Ouest de la France. Les concurrents avaient le choix entre sept itinéraires, pour se rendre à Tours.*



SUÈRE DANS LES 500 MÈTRES

La voiture Suère, une fidèle habituée nos rallies, se tailla une grande part de succès, remportant 4 courses sur 4 disputées.

LA ROLLAND-PILAIN PREMIÈRE DU CLASSEMENT GÉNÉRAL (TOURISME)

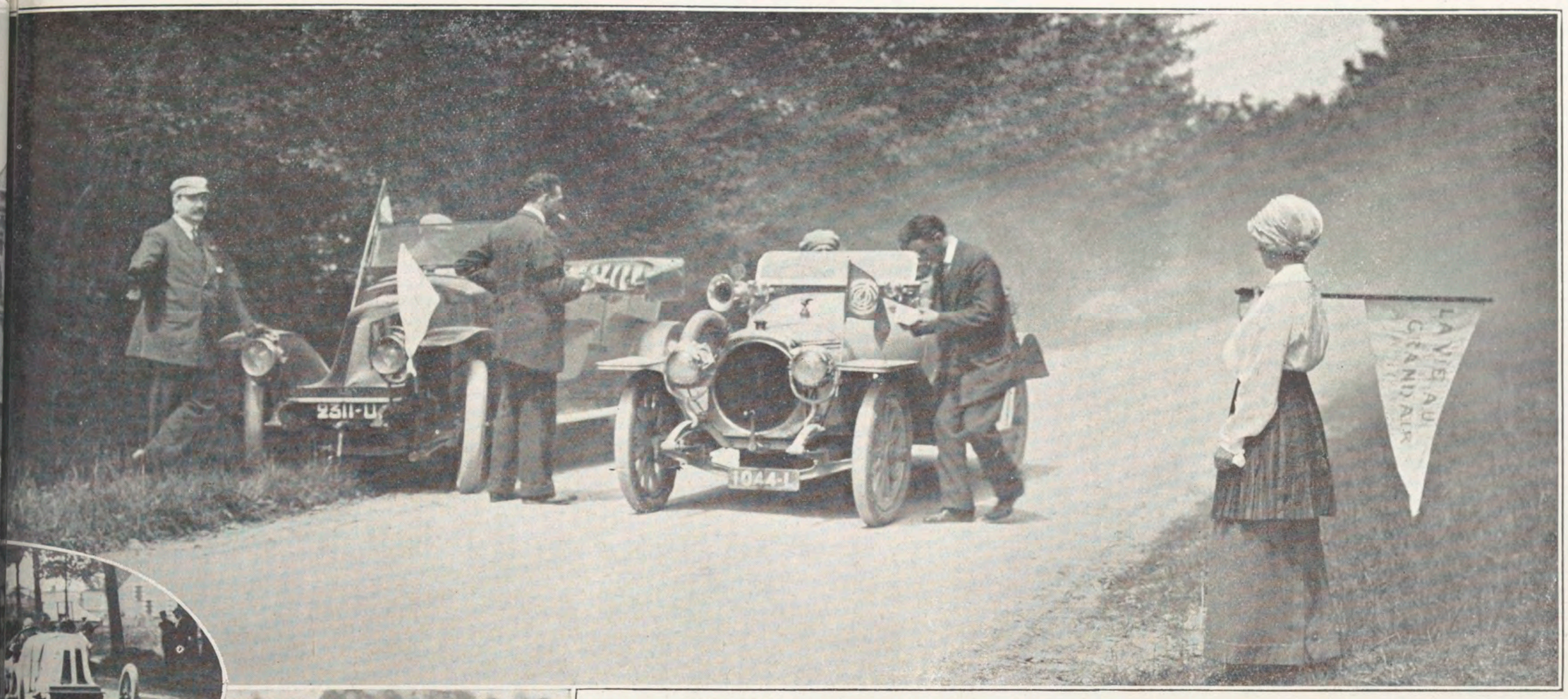
Le meeting de Tours, a mis une fois de plus en valeur les qualités des Rolland-Pilain. *C'est une* Rolland-Pilain *datant de 1910, qui a remporté la première place dans le classement général (tourisme)*

BABLOT LE VAINQUEU

Bablot a été le grand triomphateur du meeting de To Gargoyle Mobiloil) *du prochain Grand Prix de l'A. C*

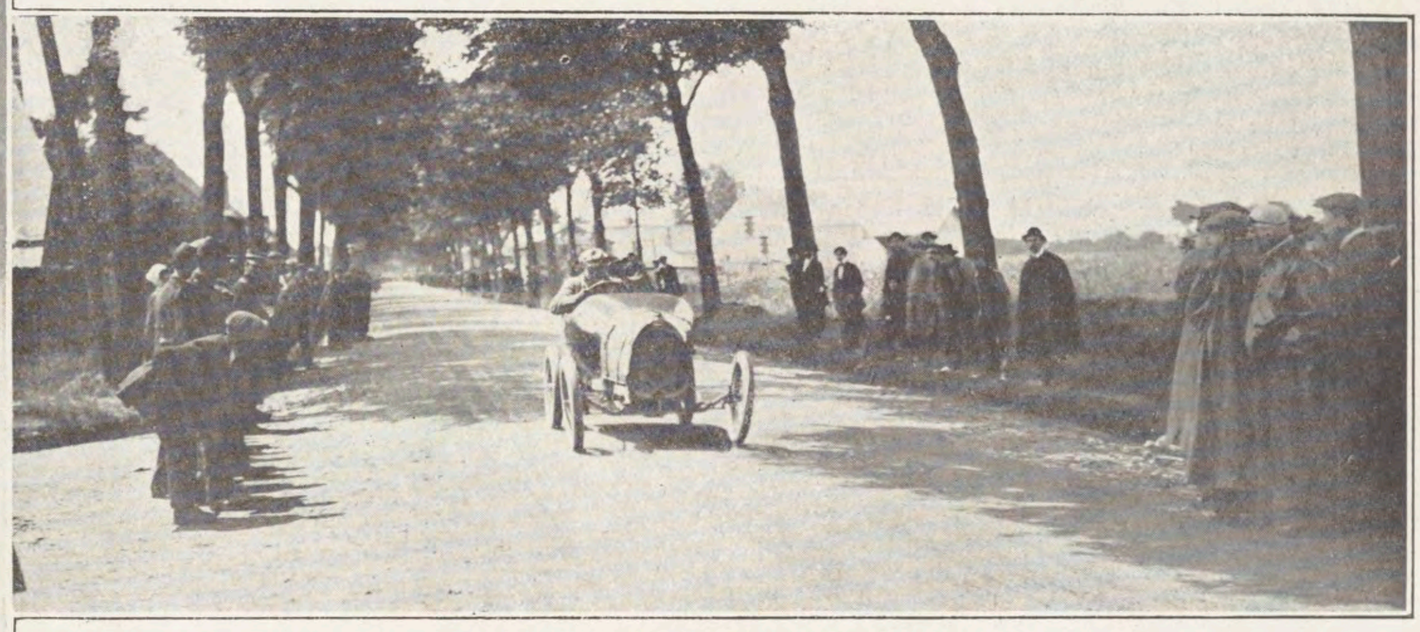
LE MEETING AUTOMOBIL

Pendant les fêtes de la Pentecôte, se sont disputées l'ours d'importantes épreuves automobiles, qui ont com mencé par l'arrivée des concurrents du rallye de la *Vie a Grand Air*. Ces épreuves ont consisté en : une course d côte de 500 mètres dans la Tranchée, un gymkana sur l place de la Gare, une course du kilomètre, départ lancé su la route de Paris, et un concours d'élégance qui s'est déroul



UN CONCURRENT DE NOTRE RALLYE AU CONTROLE DE LA MEMBROLLE

64 concurrents prirent le départ et 59 terminèrent. On aperçoit sur notre document, à gauche, la voiture Alda, *qui a permis à nos collaborateurs de suivre les péripéties de notre épreuve.*



BUGATTI AU MEETING DE TOURS

Les petites Bugatti *qui avaient triomphé dans leur catégorie dans les épreuves que nous avons organisées à Rouen et à Amiens, furent une fois de plus victorieuses à Tours, remportant 5 courses sur 5.*

GRUA EN VITESSE

Grua, sur sa Clément-Bayard, *lauréate de nombreuses épreuves automobiles, prit la première place de sa catégorie, dans la course de côte de la Tranchée et dans la course du kilomètre.*

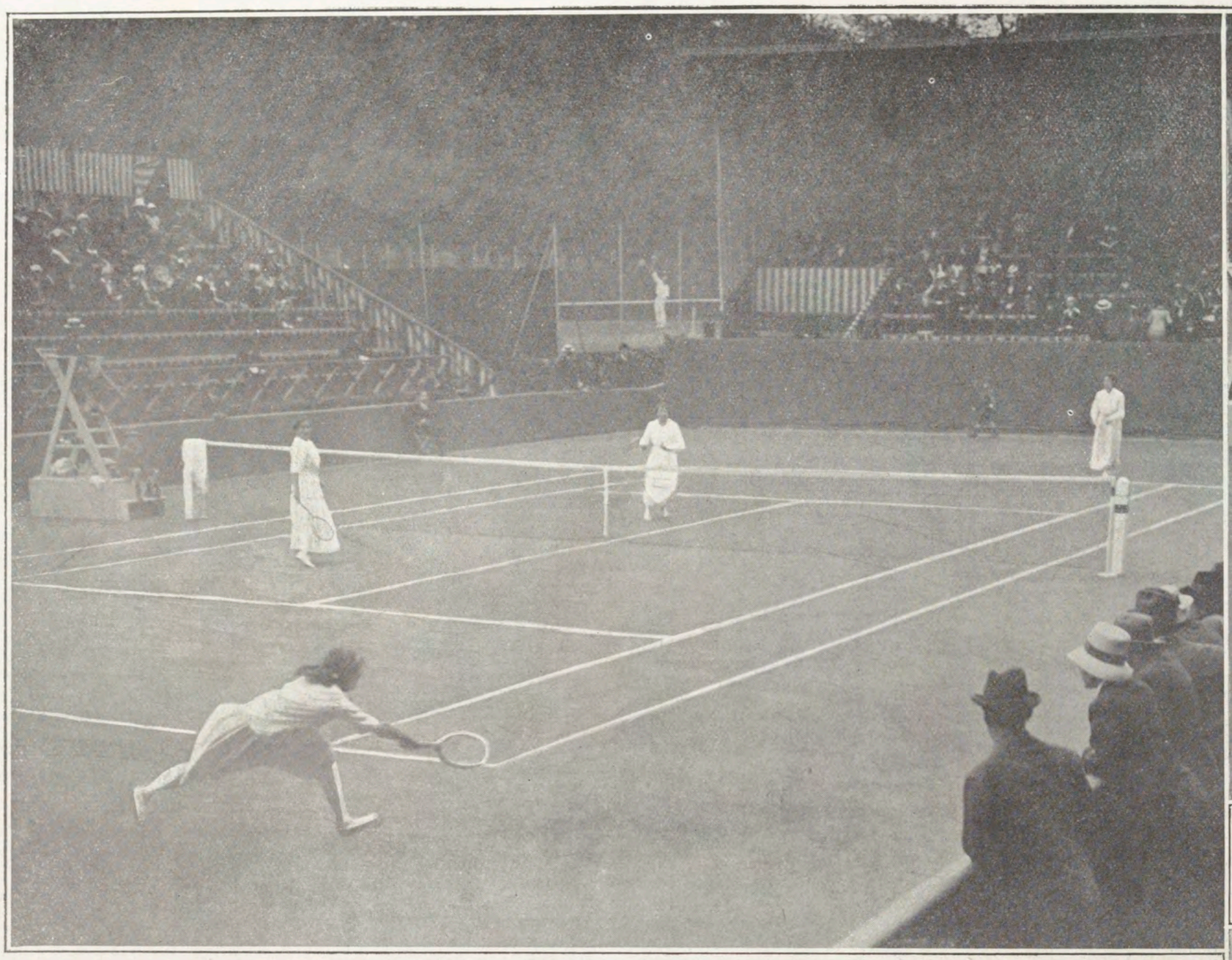
(Voir l'article page 504)

DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

sa Delage (carburateur Claudel pneus Pirelli, huile *médaillon : l'*Alda (pneus Pirelli) *de Tabuteau.*

DE TOURS

sur le boulevard Heurtebout. Les Tourangeaux vinrent en foule assister à ces importantes manifestations dont le succès est dû non seulement à la parfaite organisation de l'Automobile Club de l'Ouest mais encore à la présence des meilleures marques de voitures. On y vit deux concurrentes du prochain Grand Prix, l'Alda de Tabuteau et la Delage de Bablot faire leur première sortie en public.

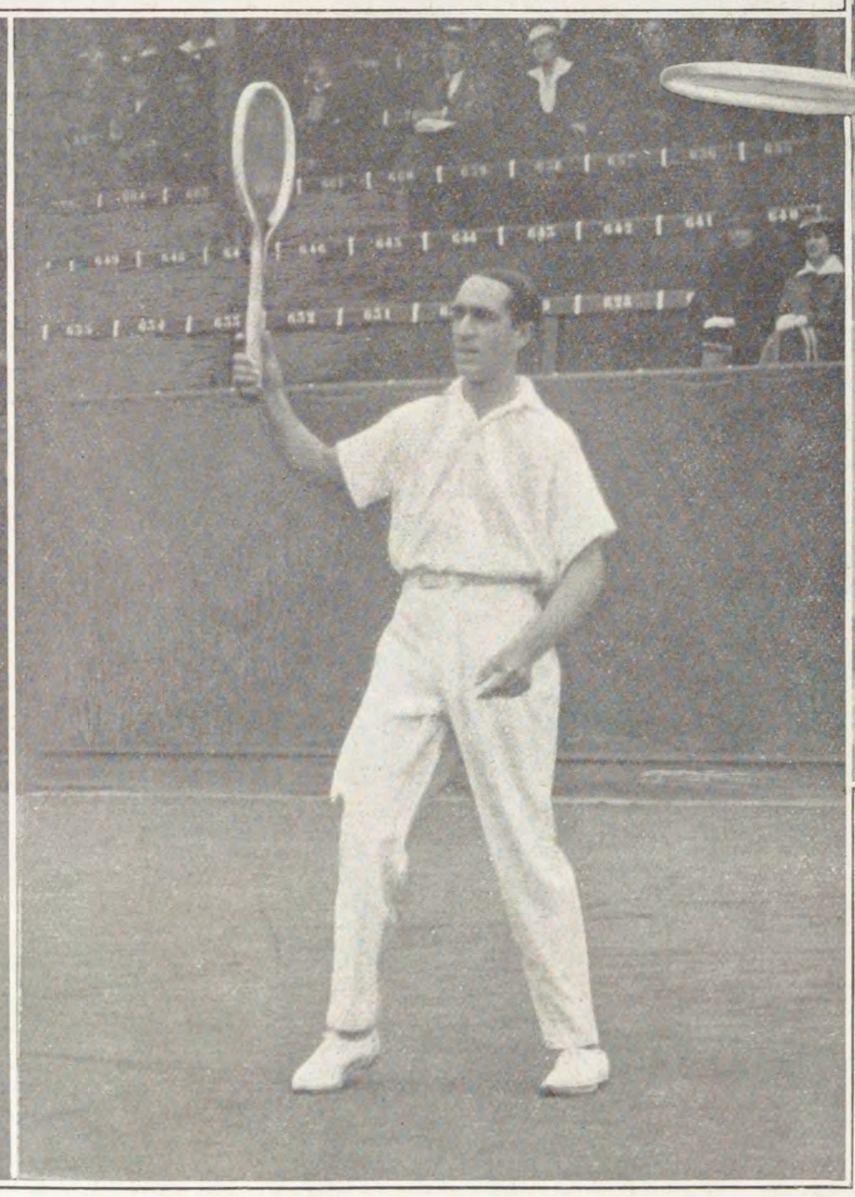


LE MATCH Mmes RYAN-LENGLEN CONTRE Mmes DE BORMAN-FERGUS

Le championnat double de dames met aux prises les plus célèbres joueuses du monde. Le match du premier tour entre Miss Ryan (Américaine) et Mlle Lenglen (Française) contre Mme de Barman (Belge) et Miss Fergus (Anglaise) a été gagné par l'équipe franco-américaine par 6/3 et 6/3.

Mlle BROQUEDIS

Mlle Marguerite Broquedis qui a remporté le championnat du monde de 1912 est la grande favorite du clan français. Elle semble être dans une forme splendide.

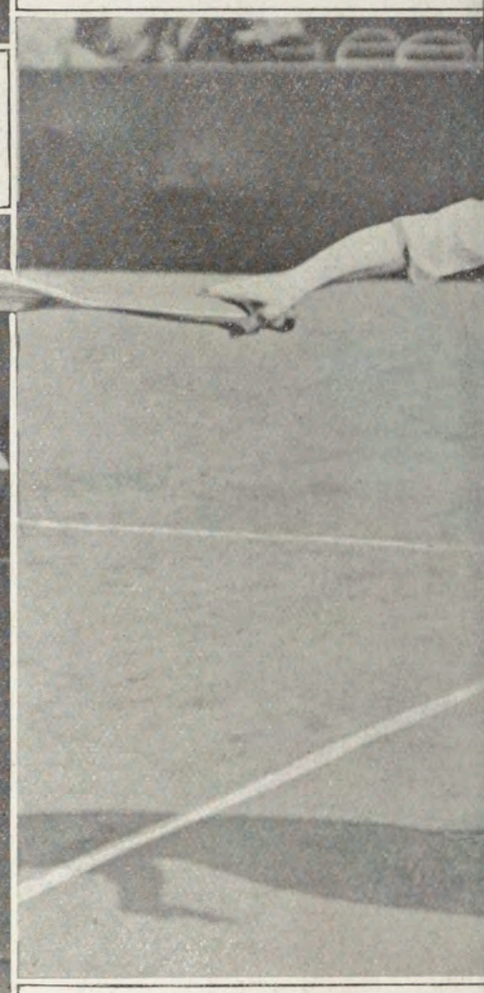


MAX DECUGIS

Max Decugis, notre plus fameux champion, toujours sur la brèche, est opposé aux plus fines raquettes du monde. Son plus redoutable rival semble être Wilding.

Mlle BROQUE

Malgré sa valeur, Mlle B. Ambla
a dû s'incliner devant M

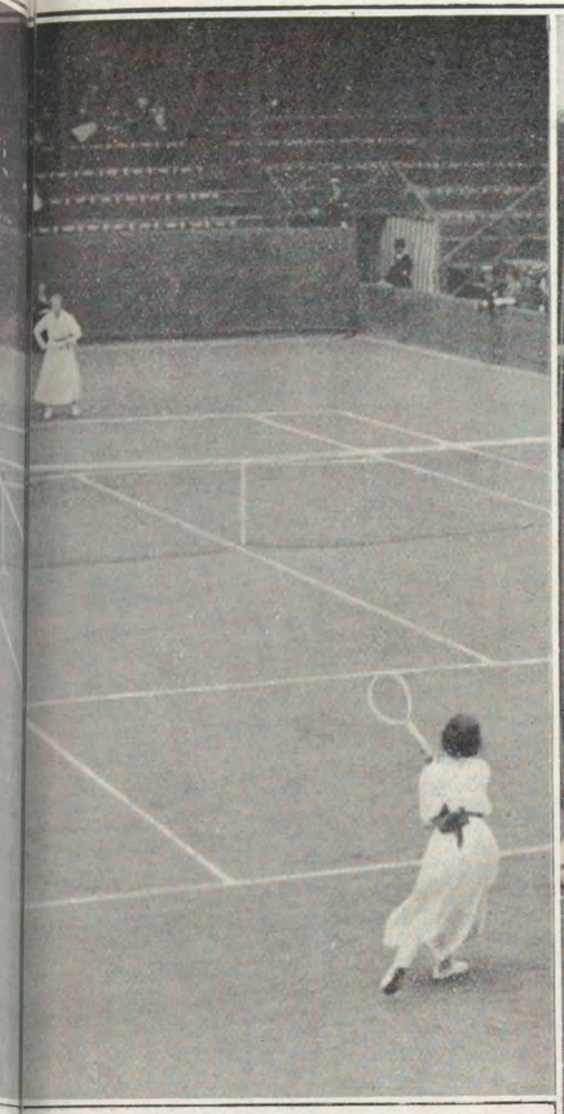


Mlle S

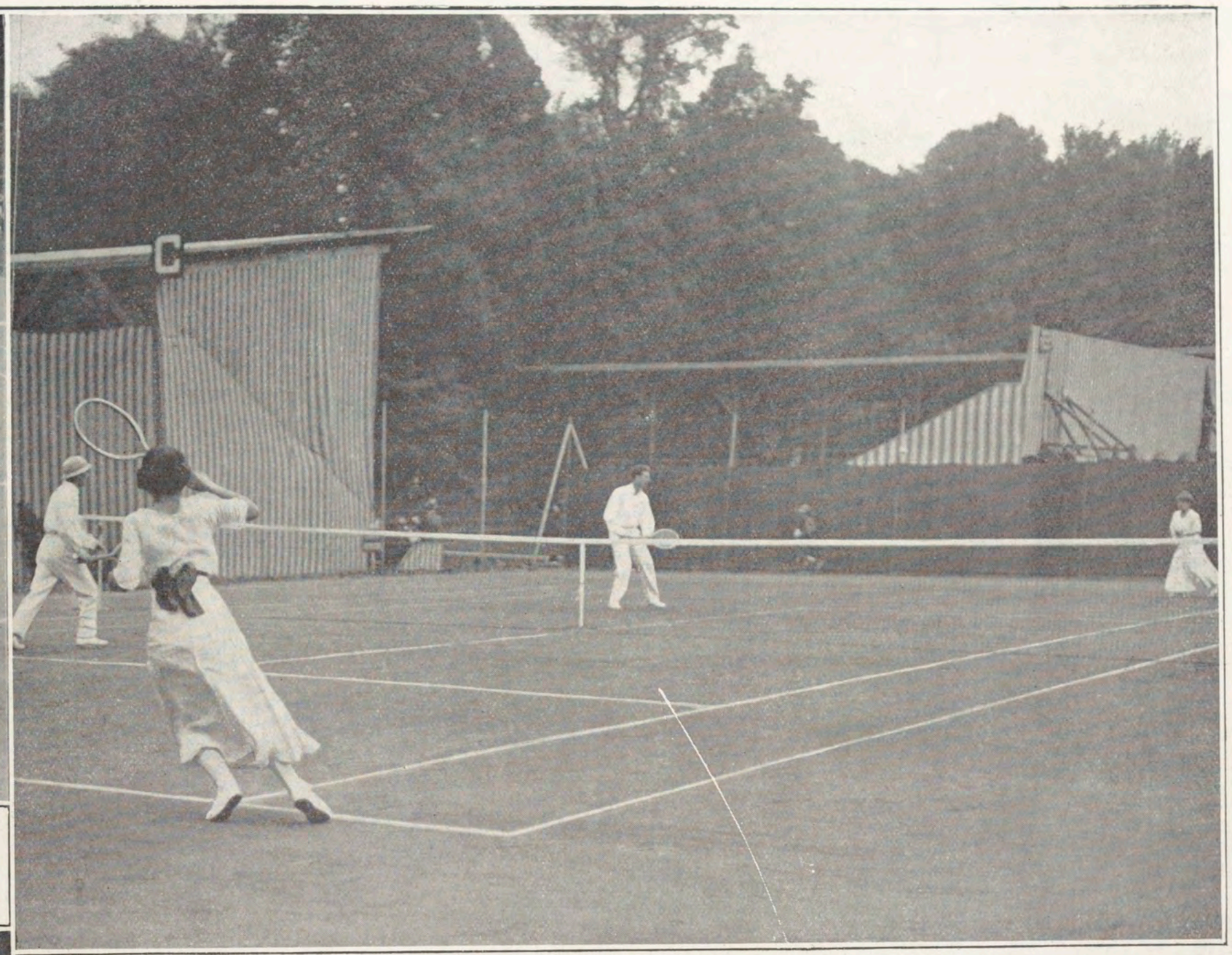
Mlle Suzanne Lenglen, qui est
célèbre dès ses débuts. On atten

LES CHAMPIONN

Lorsqu'en 1912, le Stade Fra
certains sceptiques prétendirent
glorieux qui leur était accordé. C
joueurs se trouvaient aux prises;
tournoi qui se dispute en ce mo
part, sauf les joueurs allemands
tirage au sort avait opposé dès le
représentant d'outre-Rhin, Froitz
la grande semaine du Stade. Elle
des représentants de l'Allemagne



Mlle B. AMBLARD
bionnat simple de dames (second tour)
i l'a battue par 6/3 et 6/3.



LE MATCH MIXTE GERMOT-Mlle S. AMBLARD CONTRE POULIN-Mme GOLDING
Le championnat double mixte, qui nous promet des luttes extrêmement disputées entre de grands champions, a permis dès les éliminatoires, d'admirer des parties splendides. Germot et Mlle S. Amblard ont battu par 6/0, 6/3 Mme Golding et Poulin, après un match plus disputé que le score ne l'indique.

LENGLEN
nme le prodige du tennis, est devenue l'elle aux championnats du monde de e.

MONDE DE TENNIS

les championnats du monde de tennis, uves ne répondraient jamais au titre nière année, presque tous les meilleurs aient encore plus nombreux et, dans le as une raquette célèbre qui n'y prenne s'explique aisément par ce fait, que le le grand champion Wilding au meilleur éfection ne pouvait nuire au succès de l'être désagréable au renom de sportivité

A. GOBERT
Le soldat A. Gobert, l'un des meilleurs joueurs français avec Decugis, Germot et Laurentz, n'est pas dans sa meilleure forme à cause du service militaire.

Mlle B. AMBLARD
Mlle Berthe Amblard, forme avec sa sœur Suzanne, une équipe extrêmement redoutable par son homogénéité, dans les doubles de dames.

LE DÉPART DU DERBY D'EPSOM (2.400 mètres — 162.500 fr.)

Trente concurrents se sont présentés sous les ordres du starter. Le départ a été très laborieux, principalement par le fait du grand favori, Kennymore, qui envoyait des ruades de tous côtés. D'après le tirage au sort, Durbar (×) occupait, à l'opposé de la corde, le numéro 25.

M. Duryea

Murphy

LE PROPRIÉTAIRE ET L'ENTRAINEUR DE DURBAR

M. H.-B. Duryea a abandonné le turf américain au moment où la législation des paris a été modifiée. Il a installé en France son élevage, qui a produit Sweeper II, Shannon et Durbar, dont les victoires sont à inscrire au crédit de l'habile Murphy.

M. H. B. DURYEA RAMÈNE

Se conformant à la coutume traditi son cheval sur la piste et l'a ramené a été salué par les ac

VICTOIRE DE L'ÉLEVAGE FRANÇAS

Pour la première fois depuis 1865, le Derby d'Epsom, l'épreuve la plus enviée du monde entier, vient d'être remporté par un cheval né et élevé en France. Cet exploit a été accompli par Durbar, qui provient de l'élevage que le propriétaire américain, M. H.-B. Duryea, a installé au haras du Gazon lorsqu'il est venu se fixer en France, il y a cinq ans. Parmi les vingt-neuf concurrents qu'il a battus, le plus soutenu était Kennymore, dont les deux performances de cette année avaient été de victoires, l'une le 17 avril dans les Craven Stakes, l'autre le 29 avril dans les Deu Mille Guinées. Dans cette dernière course, il battait d'une courte tête Corcyra qu devançait de deux longueurs Black Jester. Quelques jours après, Corcyra n'avait p triompher que d'une courte tête devant Brakespear, le cheval du Roi, tandis qu

(De gauche à droite : Dan Russel, Peter the Hermit, Hapsburg, Durbar.)

L'ARRIVÉE DU DERBY VUE DE PROFIL

Durbar, qui occupait au départ une place désavantageuse, a dû fournir dès le début un sérieux effort pour prendre situation parmi les premiers rangs du peloton. Il a accompli la moitié du parcours en quatrième position, derrière Polycrates, Black Jester, et Dan Russel.

E VAINQUEUR AU PESAGE

elle, M. H.-B. Duryea est venu chercher a bride dans l'enceinte des balances, où il nations des sportsmen.

Durbar Dan Russel Hapsburg Peter the Hermit

L'ARRIVÉE DU DERBY VUE DE FACE

Peu après l'entrée dans la ligne droite, Black Jester a faibli; tandis que Durbar à la corde prenait la tête. A partir de ce moment, son jockey, Mac Gee, n'a plus eu d'autre préoccupation que de surveiller les attaques possibles.

DANS LE DERBY D'EPSOM

Hapsburg finissait troisième à trois longueurs. Ces quelques résultats nous fournissent l'explication des principales cotes du départ; Corcyra n'étant pas engagé, Kennymore représentait seul la forme classique et était premier favori à 9/4; Black Jester, dont on escomptait de grands progrès, se trouvait au second rang à 10/1; Brakespear, sur la foi de sa course contre Corcyra, venait ensuite à 12/1; Hapsburg était délaissé à 33/1. C'est pourtant ce dernier qui s'est le mieux comporté en se plaçant second à trois longueurs de Durbar. En Angleterre comme en France, on a peut-être un peu trop rabaissé le mérite du vainqueur en insistant sur la médiocrité des chevaux anglais : il n'en reste pas moins que le fait de remporter le Derby d'Epsom dans un canter par trois longueurs constitue un réel exploit dont la rareté fait ressortir la valeur.

LE DERNIER RALE DE LA LUTTE

PAR JACQUES MORTANE

Hosannah ! hosannah ! La lutte va enfin être réglementée ! La lutte va enfin être sincère ! Hosannah ! hosannah ! La Fédération française prend ce sport sous son égide. Grâce à elle, on ne va plus truquer, le chiqué va être répudié, les plus précieux encouragements sont donnés par les officiels aux organisateurs. Ils écrivent des lettres, font publier leur photographie. Il n'y a pas à dire, une révolution se produit. Et ceux qui pourraient encore hésiter n'ont qu'à lire l'aveu du journal officiel des impresarii, dont les championnats du monde, mis sur pied par eux, ne se comptent plus : contrairement à ce qui s'est passé jusqu'ici, le grand tournoi nouveau sera loyal, les résultats ne seront pas adressés à la préfecture de police la matinée précédant les luttes, les concurrents ne signeront pas leur place du classement dans leur contrat d'engagement. En un mot, tout se passera comme le profane se l'imaginait, honnêtement.

Tel était mon état d'âme en me rendant à la première du championnat de lutte qui se dispute en ce moment à Paris, tant était grande ma candeur naïve et mon souci d'éviter le plus possible la crainte de voir du chiqué partout. Je voyais une ère nouvelle s'ouvrir devant mes yeux admiratifs : enfin on allait pouvoir savoir quel était le meilleur homme, enfin on verrait des athlètes ne pas truquer leurs prises, enfin on n'assisterait plus aux manifestations du lutteur payé pour faire le sauvage, l'étrangleur, l'assassin.

Et ces phrases chantaient à mes oreilles comme une mélodie charmante et combien douce :

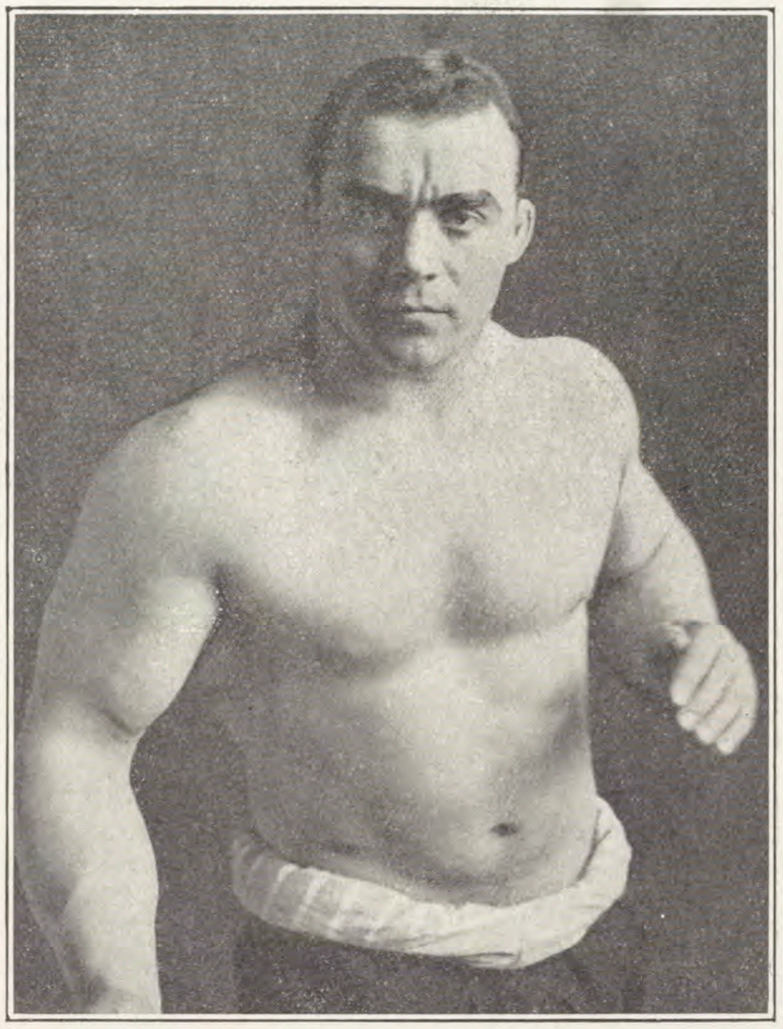
« Pour la première fois depuis 1898, nous allons enfin assister à un tournoi international sérieusement et officiellement organisé. Cette fois, étant donnée la garantie que présente le groupe de sportsmen qui préside aux destinées de la Fédération créée par Frantz Reichel, la question de sincérité ne pourra pas être mise en discussion, car il est probable, il est même certain que les combattants désireux de « faire les singes » seront promptement rappelés à l'ordre ou à tout jamais disqualifiés. »

Comment ne pas croire cet aveu publié dans un journal qui a toujours patronné les championnats de lutte ? On ne pouvait lui dénier une complète compétence! Alors, c'était vrai ? Tout ce que nous avions vu jusque-là en fait de tournois, cela s'appelait « faire les singes » ? Pauvres illusions ! Dire que j'aurais pu croire à la loyauté des classements établis à l'avance !

Et puis, comment douter puisque la Fédération française de lutte accordait son patronage? N'était-ce pas là une raison sans appel? Qui aurait osé élever la moindre objection concernant ces pontifes peut-être peu compétents, sans doute faciles à duper, mais si confiants ! Je sais bien que notre confrère Frantz Reichel avait vite pris le soin de s'éloigner de cette galère. Mais enfin, était-ce suffisant ?

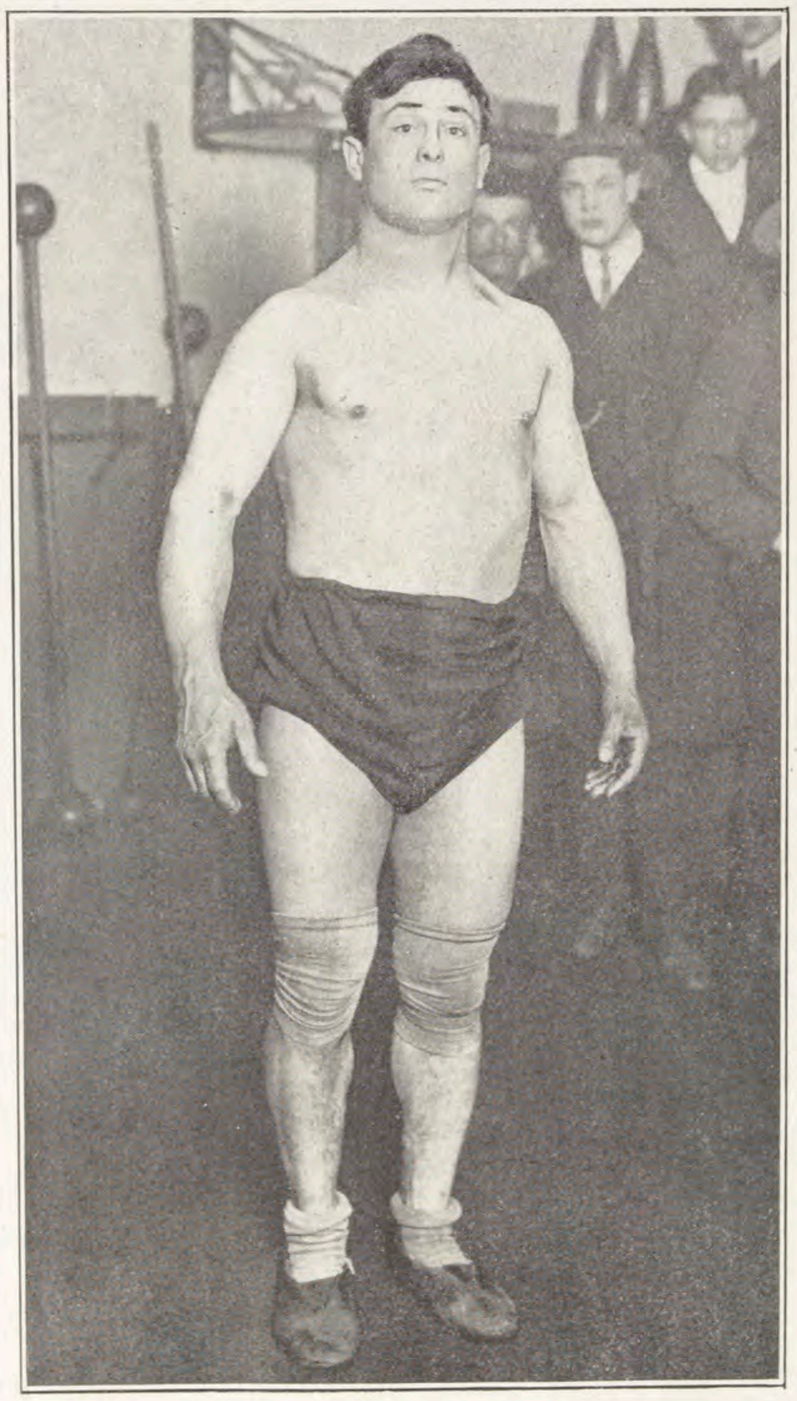
Non, cent fois non, je croyais à la sincérité et j'assistai aux premières luttes. Je vis un défilé d'hommes parmi lesquels certains semblaient s'être échappés d'une devanture de charcuterie. Les spectateurs du premier rang osaient à peine bouger leurs pieds, de peur de marcher sur un ventre ou sur des cuisses qui se seraient égarés. A vrai dire le spectacle n'était pas très engageant, à part quelques beaux échantillons. Le Jardin d'Acclimatation, lui-même, avait voulu collaborer à cette fête du muscle (!), à cette présentation de colosses intombables (! !) ; il avait envoyé plusieurs de ses pensionnaires, non pas de vagues bêtes fauves, non pas de braves chiens, mais des foulahs, si j'ose m'exprimer ainsi, oui des foulahs jamais encore maîtrisés, des foulahs invincibles. Car, remarquez-le: tous les concurrents sont invincibles ! Mais soyez sans crainte, il y aura tout de même un vainqueur. Ne connaît-on pas son nom d'ores et déjà ?

Hélas! un homme manquait à la présentation, c'était « l'invincible » (encore?) Mahmout. Ah! ce Turc, nous l'attendions tous, et pour consoler le public déçu, le journal que je citais tout à l'heure écrivait le lendemain : « Cette fois, il n'y a pas de désillusions possibles, le Turc Mahmout sera à Paris demain, et en l'honneur de cet être fantastique, on prépare une grande réception, car les débuts en France d'un tel champion constituent l'un des plus gros événements sportifs de l'année. » Quelle joie ! quel bonheur ! Comme on nous gâte ! Ceci paraissant le 22 mai, Mahmout devait être à Paris le 23. Hélas ! de Mahmout il n'était point question, pas plus que les jours suivants ! Satané Mahmout, quelles émotions il nous a values ! Qu'était-il devenu ? N'avait-il pas été égaré à la douane! Pourtant un géant doublé d'un être fantastique ne peut se perdre aussi facilement. Fort heureusement, on retrouva enfin le Mahmout en question et tardivement il arriva ! Alors nous allons l'avoir enfin le plus gros événement sportif de l'année? Tant mieux ! Nous n'avons pas tellement d'occasions de goûter des émotions fortes ! Et d'ailleurs je dois le reconnaître en toute loyauté, Mahmout est un lutteur de grande classe, probablement le meilleur à l'heure actuelle !



MAURICE DERIAZ

Le brillant champion de lutte dont la rencontre avec Zonca se termina tragiquement.



ZONCA

Le Suisse Zonca qui avait défié Deriaz a eu la colonne vertébrale fracturée au cours de la rencontre.

Tout va donc bien et nous avons pas mal de kilos de graisse sur la piste. Nous avons des géants, des colosses, des étrangleurs. Ce brave Jimmy Esson est toujours là pour nous donner des émotions : il n'y va pas par quatre chemins, lui, il se précipite sur son adversaire, le bouscule, feint de le mordre, le serre à la gorge. Le tout pour se faire huer ! Etre hué, c'est la gloire pour un lutteur ! C'est lui qui fait venir la foule, c'est lui qu'on paye spécialement pour « faire le méchant », c'est lui qui fait recette. Mais il y a de mauvais moments : ceux qui prennent ces manifestations au sérieux lui lancent des projectiles. Et comme l'administration de l'établissement est pleine de mansuétude, elle supprime les projectiles, mais garde le farouche étrangleur !

Quant au géant, il mérite d'être signalé : il mesure 2 mètres et pèse 130 kilos. Ces chiffres prouvent qu'il ne s'agit pas au fond d'une épreuve sensationnelle. Dans celles-ci le géant a toujours au moins 2 m. 20 et atteint 145 kilos. Cette fois-ci notre géant est Serbe et se nomme Georgievitz. Jusqu'ici il était Allemand et s'appelait Matish.

D'ailleurs, on n'est pas très fixé pour les nationalités et les états civils. L'Espagnol Carlos Lopez, ollé! ne serait-il pas l'Italien Pampuri ? L'autre Espagnol José Salvador ne rappelle-t-il pas à s'y méprendre l'ami de Laurent le Beaucairois, Saynette de Beaucaire? Hans Schwarz qui, paraît-il, débute à Paris, ne faisait-il pas jadis, aux Folies-Bergère, le « paillasse », c'est-à-dire le lutteur qui n'est engagé que pour les éliminatoires ?

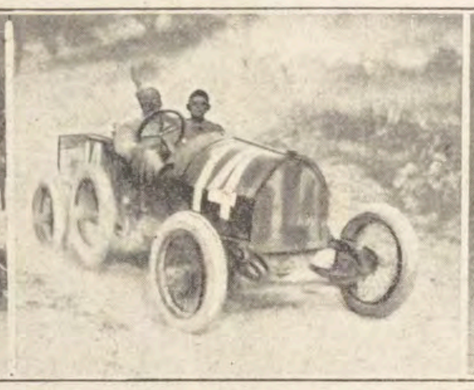
Et pourquoi a-t-on refusé des engagements qui vraiment étaient intéressants? Pourquoi n'a-t-on pas voulu de Vervet qui s'engageait régulièrement pour disputer les prix ? A propos, quels prix? Pourquoi a-t-on évité le fameux Suisse André Cherpilliod qui ne demandait qu'à lutter sincèrement? Celui-ci fait pourtant une proposition alléchante : pour rien, il consent à rencontrer tous les hommes du tournoi à raison de huit à dix par soirée. Avec lui, nous aurions eu certes de belles rencontres et n'aurait-il pas été intéressant de le voir contre Mahmout? Mais pourquoi l'a-t-on éliminé ? Ne serait-ce pas parce que l'engagement était fait au nom d'A. Cherpilliod? Or, comme il y a deux Cherpilliod, *Armand*, vétéran qui fut très beau, mais n'est plus ce qu'il était, et *André*, on espéra un instant qu'il s'agirait de celui-là et non de celui-ci. Avec celui-ci, pas moyen de truquer. André Cherpilliod sait ce qu'il vaut et refuse de vendre ses épaules. C'est pourquoi il lutte si rarement ; ce qui prouve l'infamie d'un sport dans lequel on ne peut se mettre en évidence si on refuse d'entrer dans des combinaisons noirâtres. Il serait pourtant si facile de rendre à la lutte l'éclat qu'elle n'aurait jamais dû perdre et qu'il serait si aisée de lui rendre pour lui donner toute sa réelle beauté.

Mais hélas ! s'il y a le côté lamentable, quoique un peu comique dans ces sortes de manifestations, il y a aussi le côté tragique. C'est ainsi qu'en ce moment se meurt à l'hôpital Beaujon, un malheureux lutteur, le Suisse Zonca qui, dans une lutte contre Maurice Deriaz, s'est fait briser la colonne vertébrale ! Pauvre garçon ! Et la Préfecture de Police n'est pas intervenue, et la Fédération s'est tue, et l'on continue la farce ! Pourtant les dessous de cette affaire nous sont connus. Ce défi lancé de la salle était bien préparé et nous avons là-dessus des précisions aussi curieuses que navrantes,

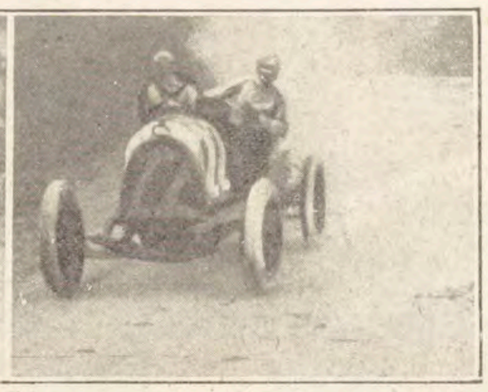
JACQUES MORTANE.

BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

La Targa Florio s'est disputée les 24 et 25 mai. 34 concurrents prirent le départ à Palerme.



Ceirano sur sa Scat (pneus Dunlop carburateur Zenith) a remporté la Targa Florio (1.000 kil.) en 16 h. 51 m. 31 s.



Lopez prit la troisième place dans la grande épreuve italienne, couvrant le parcours en 19 h. 45 m. 53 s.

Frank Henry, déjà vainqueur de Paris-Roubaix indépendants 1913, a renouvelé sa victoire cette année.

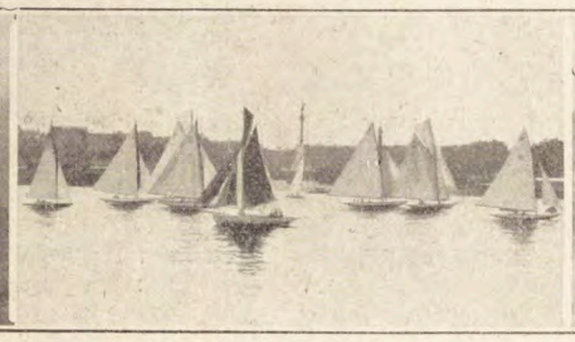
Firmin Cavalo, le fils du professeur de golf, est déjà un joueur exercé.

Gustave Hamel, le célèbre aviateur anglais, qui a disparu en mer, en traversant la Manche.

M. Clément-Bayard, le grand industriel, qui a été arrêté en Allemagne comme espion.

M. Stieg, et son chien Ducco, qui a remporté un 1er prix.

Un looping de Plantier (biplan Farman), photographié du haut du monoplan du sergent Carnoy, à Bron.



Les régates du sport nautique de la Gironde, ont remporté un très grand succès. Voici une vue générale du départ prise devant les Quinconces.

Vuillamy, l'excellent champion motocycliste, qui a remporté de nombreuses victoires sur son Alcyon.

Les concurrents de Paris-Menin, dans la côte de Suresnes. Paris-Menin, s'est disputé le jour de la Pentecôte.

Thys (1) et Engel (2), les deux champions de Peugeot, prirent la première et la seconde place dans Paris-Menin.

RÉSULTATS DE LA SEMAINE

AUTOMOBILE

DIMANCHE 24 et LUNDI 25 MAI — *Coupe Targa-Florio* (Tour de Sicile). — Le classement final (1.000 km.) s'établit ainsi: 1. Ceirano, en 16 h. 31 m. 31 s. (ancien record Nazzaro: 19 h. 18 m. 40 s.); 2. Coloria, en 18 h. 41 m. 53 s.; 3. Lopez: en 19 h. 45 m. 26 s.; 4. Colombo, en 19 h. 58 m. 11 s.; 5. Cortese, 19 h. 58 m. 11 s.; 6. Lucca 19 h. 58 m. 42 s.; 7. Trombetta, en 20 h. 1 m 6 s.; 8. Rigoletti, en 21 h. 49 m. 1 s.

SAMEDI 30 MAI. — Indianapolis (804 km. 660). — 1. Thomas (Delage), en 6 h. 14 m. 1 s. (record); 2. Duray (Peugeot), en 6 h. 17 m. 3 s.; 3. Guyot (Delage), en 6 h. 17 m. 25 s.; 4. Goux (Peugeot), en 6 h. 17 m. 25 s.; 5. Christiaens (Excelsior), en 6 h. 18 m. 11 s.; 6. B. Œdfield (Stutz), en 6 h. 18 m. 54 s. (31 partants).

Les premiers tours sont menés à toute allure par Chassagne; vers le soixantième kilomètre, Christiaens mène à 300 m.; au centième kilomètre, Thomas prend l'avantage; aux 250 miles, Thomas est toujours premier. Puis il est dépassé par Boillot; aux 300 milles, le classement est le suivant: Boillot, en 3 h. 31 m. 27 s.; Thomas, en 3 h. 32 m. 6 s.; 3. Duray, en 3 h. 32 m. 17 s.

Boillot éclate, Thomas reprend le commandement, aux 500 kilomètres, il a un demi-tour d'avance, mais Boillot arrive bientôt à sa hauteur, alors commence une lutte côte à côte, à 150 à l'heure, pendant vingt tours (80 km.), quand, soudain, Boillot éclate et brise son châssis; Thomas a désormais course gagnée, Duray le talonne de près; aux 600 km., Guyot prend la troisième place. L'arrivée se fait dans cet ordre. Goux est 4e.

Thomas parcourt les cent premiers milles en 1 h. 13 m. 54 s., soit 133 km. 044, à l'heure de moyenne (record).

ATHLETISME

LUNDI 1er JUIN. — Vélodrome d'Hiver. — *Match Vermeulen - Kolehmainen*, disputé sur 10 km. — Kolehmainen part en tête; après plusieurs tentatives, Vermeulen arrive à le passer au septième km.; au neuvième km., il avait 90; au dixième km, il arrivait avec 120 m. d'avance en 31 m. 18 s. 4/5.

CYCLISME

DIMANCHE 31 MAI. — Paris-Menin. — 300 km. 1. Thys, en 9 h. 41 1/5 (record); 2. E. Engel, en 9 h. 47 m, 48 s. 4/5; 3. Godivier, à une longueur; 4. Pélissier, à deux longueurs; 5. Baumler, à une longueur; 6. Van Igelgem, à une roue; 7. F. Faber, en 9 h. 51 m. 52 s. 1/5.

GOLF

JEUDI 28 MAI. — La Boulie. — La finale du Championnat de France de Golf (amateurs) s'est disputé entre Ouimet et J.-S. Topping sur les linkes de La Boulie sur 36 trous, 18 le matin et 18 l'après-midi. Le matin, le champion des Etat-Unis, F. Ouimet, finissait le parcours avec 3 trous d'avance; dans l'après-midi Ouimet, après une partie très disputée, remportait la victoire par 4 trous d'avance à 3 à jouer.

HIPPISME

MERCREDI 27 MAI. — *Derby d'Epsom* (162.500 francs, 2.500 mètres): 1. Durbar 20/1 (Mac Gee), à M. H.-B. Duryea; 2. Hapsburg (33/1); Peter the Hermit (100/1).

30 concurrents ont pris part à la course.

Après un départ laborieux, qui a retardé la course de plus de vingt minutes, Durbar, bien parti, s'est maintenu durant tout le parcours en excellente position, quatrième à la corde, sa victoire a été très facile. C'est le premier cheval français, depuis Gladiateur (1865), qui gagna la grande épreuve anglaise.

JEUDI 28 MAI. — Bois de Boulogne. — *Prix Reiset* (25.000 francs, 3.000 mètres): 1. Mon Petiot (O'Neill), à Lord Michelham; 2. Rebellis. — P. M.: gag., 19 fr. 50; pl., 13 fr. 50, 19 fr. 50.

Dans la ligne, Mon Petiot se détachait et remportait sur Rebellis une victoire facile.

VENDREDI 29 MAI. — Maisons-Lafitte. — *Prix Ajax* (20.000 francs, 2.000 mètres): 1. Lathyrus (Allemand), au baron M. de Rothschild; 2. Gué du Roi; 3. Fidélio. — P. M.: gag., 48 fr, 40; pl., 20 fr. 50, 89 francs, 22 francs.

Dans les dernières foulées, Lathyrus prenait l'avantage pour gagner d'une encolure.

SAMEDI 30 MAI. — Enghien. — *Steeple-Chase annuel d'Enghien* (25.000 francs, 4.500 mètres): 1, Le Potache (R. Sauval), à M. Dugas; 2. La Topaze; 3. Sybilla. — P. M.: gag., 167 francs; pl., 36 francs, 23 francs, 30 fr. 50.

Le Potache passait dans les tournants et, après avoir résisté à une attaque de La Topaze, gagnait nettement de 3/4 de longueur.

DIMANCHE 31 MAI. — Bois de Boulogne. — *Prix Lupin* (40 000 francs, 2.100 mètres): 1. La Farina (O'Neill), au baron E. de Rothschild; 2. Sardanapale; 3. Mousse de Mer. — P. M. gag., 21 fr. 50; 12 francs, 13 fr. 50, 14 francs.

Dès le départ, La Farina s'est élancé devant. Dans la ligne droite, Sardanapale prenait un léger avantage, mais La Farina revenait pour gagner d'une longueur; le troisième arrivait à 15 longueurs.

LUNDI 1er JUIN. — Saint-Cloud. — *Prix Flyng-Fox.* (40.000 francs, 2.400 mètres): 1. Dorrit (O'Neill), à M. Rutgers-Le Roy; 2. Bavaid III; 3. Ardee. — P. M.: gag., 55 francs; pl., 20 francs, 19 fr. 50, 23 fr. 50.

LES CONCURRENTS DU TOUR DE FRANCE DANS LES LANDES

A l'occasion du Tour de France, dont le départ sera donné le 28 juin, la Vie au Grand Air *organise, avec le Comptoir général des Freins de cycles, un grand concours dont on lira ci-dessous le règlement détaillé.*

QUEL SERA LE VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE ?

La *Vie au Grand Air*, d'accord avec le Comptoir général des freins de cycle Ltd, organise entre tous ses lecteurs, un grand concours à l'occasion du Tour de France de 1914, la grande épreuve cycliste dont le départ sera donné le 28 juin prochain.

RÈGLEMENT DU CONCOURS

QUESTION PRINCIPALE : Les concurrents devront dire *quel sera le vainqueur du Tour de France.*

Seront classées comme réponses justes toutes celles qui auront indiqué le nom du coureur qui remportera la grande épreuve cycliste. Toutefois, pour l'attribution des prix, nous devons poser les *deux questions accessoires* suivantes qui départageront les *ex æquo* :

1re QUESTION ACCESSOIRE : *Quel sera le coureur classé premier* des isolés?

2e QUESTION ACCESSOIRE : *Quels seront les coureurs placés 2e, 3e, 4e et 5e du classement général.*

Ce n'est qu'en cas d'*ex æquo* sur la question principale et sur la première question accessoire, que la deuxième question accessoire interviendra pour les départager.

Enfin, en cas d'*ex æquo* sur la question principale et sur les questions accessoires, le jury procédera immédiatement au tirage au sort pour les départager définitivement.

BONS DE CONCOURS FEUILLES DE RÉPONSE.

Pour prendre part au concours, nos lecteurs devront découper dans chacun des numéros de la *Vie au GrandAir*, parus, du 30 mai au 20 juin prochain, le bon du concours qui y sera joint. Dans notre numéro du 20 juin, en même temps que le dernier bon, sera publiée la feuille de réponse sur laquelle devront être inscrites, *sous peine de nullité* les solutions, et collés les quatre bons de concours dans les emplacements qui leur seront réservés.

DURÉE DU CONCOURS

Nous recevrons les réponses du *20* au *27 juin* à minuit.

A cette date, elles devront nous être toutes parvenues. Les solutions devront nous être adressées sous enveloppe fermée et affranchie portant comme seule mention extérieure :

Vie au Grand Air,
90, Avenue des Champs-Elysées, Paris.
Concours du Tour de France.

CAUSES DE NULLITÉ

Le jury ne tiendra aucun compte, ni des solutions qui nous parviendraient avant le 20 juin, ni de celles qui nous parviendraient après le 27 juin, ni de celles enfin qui nous parviendraient par toute autre voie que celle de la poste.

Nous appelons l'attention des concurrents sur l'importance qu'il y a pour eux *à répondre aux questions accessoires* ; toute feuille ne portant pas les réponses à ces questions sera *annulée d'office.*

Tout le monde peut prendre part au concours, mais chacun ne peut concourir qu'une fois et sous son vrai nom. D'ailleurs la feuille de réponse devra porter, *sous peine de nullité, le nom, l'adresse et la signature du concurrent.*

Les membres d'une même famille peuvent concourir, mais à la condition que chacun d'eux envoie individuellement une feuille de réponse.

Il est interdit à toute personne attachée à quelque titre que ce soit aux Publications Pierre Lafitte de prendre part au concours. La même interdiction s'applique aux parents ou alliés de cette personne.

JURY DE CONTROLE

Les réponses des concurrents seront mises sous scellés par un officier ministériel, en présence du jury de contrôle qui sera composé de :

Un délégué de l'Union Vélocipédique de France ;
Un délégué de la Chambre syndicale des employés des cycles et automobiles ;
Un délégué du Comptoir général des freins de cycles Ltd ;
Un délégué de l'Association des journalistes sportifs ;
Trois abonnés de la " Vie au Grand Air " ;
Trois chefs de service des publications Pierre Lafitte.

CLASSEMENT

Les scellés ne seront levés qu'après la fin du Tour de France, lorsque les résultats officiels en seront connus.

Les opérations de classement commenceront aussitôt après, sous la surveillance du Jury de contrôle.

Nous ferons connaître ultérieurement la date de la publication des résultats.

RÉCLAMATIONS

Un délai de cinq jours, à dater de la fin de la publication des noms des lauréats, sera réservé avant la délivrance des prix. Passé ce temps aucune réclamation ne sera admise et les prix seront définitivement acquis à leurs titulaires.

Le seul fait de concourir implique l'acceptation du règlement du présent concours. Aucune réclamation ne saurait sur ce point être admise

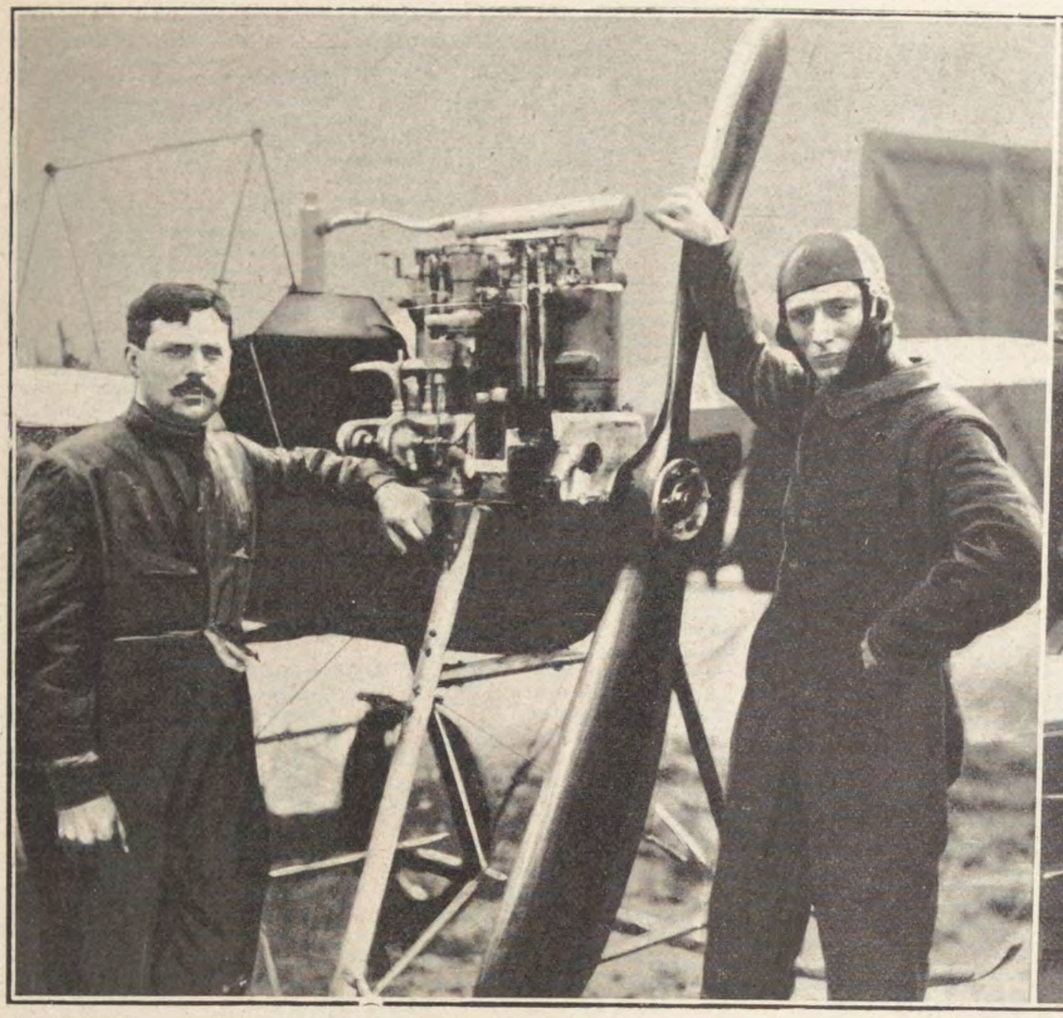
Voici la liste complète des prix qui seront offerts aux lauréats.

PREMIER PRIX : 200 francs en espèces.
2e PRIX : Une machine de la marque du vainqueur de la course, avec guidon Touriste et doubles freins, selle Lamplugh.
3e PRIX : Une machine « Brillant » avec deux freins Touriste course arrière et avant et selle Lamplugh.
4e PRIX : Une machine « Préfer » avec deux freins Touriste course arrière et avant et selle Lamplugh.
5e PRIX : 100 francs en espèces.
6e PRIX : 50 francs en espèces.
7e PRIX : Un guidon Touriste avec deux freins route ou course au choix.
8e PRIX : Un guidon Touriste avec deux freins route ou course au choix.
9e PRIX : Une garniture freins Touriste arrière et avant route.
10e PRIX : Une garniture freins Touriste arrière et avant course.
11e PRIX : Un pignon roue libre et frein Bowden Suffolk.
12e PRIX : — —
13e PRIX : — —
14e PRIX : — —
15e PRIX : Un pignon roue libre et frein Bowden Suffolk.
16e PRIX : — —
17e PRIX : — —
18e PRIX : — —
19e PRIX : — —
20e PRIX : — —
21e PRIX : — —

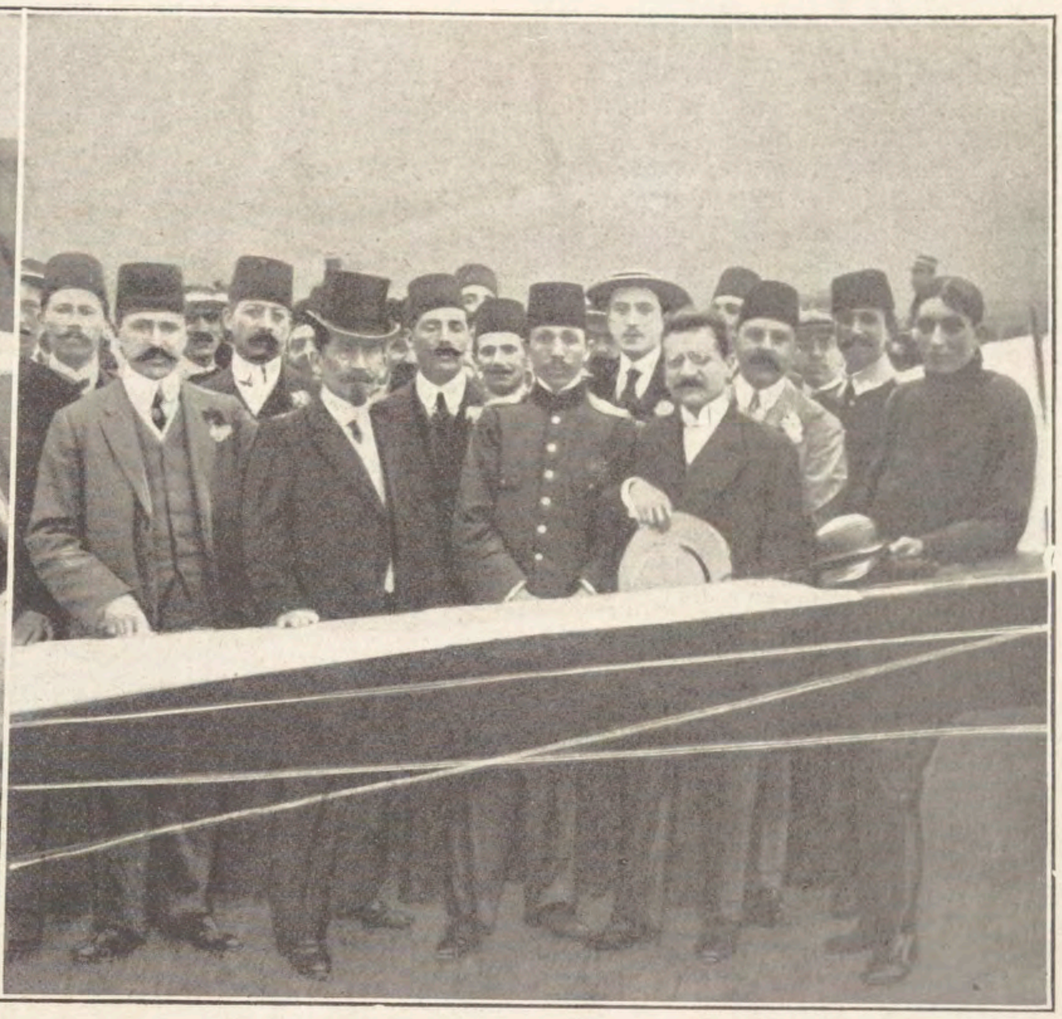
22e PRIX : Un frein Bodwen véritable, arrière sur jante, à serrage vertical.
23e PRIX : Un frein Bodwen véritable, arrière sur jante, à serrage vertical.
24e PRIX : Un frein New Bodwen à serrage latéral arrière.
25e PRIX : Un frein New Bodwen à serrage latéral avant.
26e PRIX : Un frein Touriste luxe 1914 arrière, entièrement en acier estampé, pour route avec poignée nouvelle marquée « Touriste » sur l'ébonite.
27e PRIX : Un frein Touriste arrière course entièrement en acier estampé avec nouvelle poignée à crochet modèle 1914.
28e PRIX : Un frein Touriste luxe 1914 avant, entièrement en acier estampé, pour route, avec poignée nouvelle marquée « Touriste » sur l'ébonite.
29e PRIX : Un frein Touriste avant course, entièrement en acier estampé avec nouvelle poignée à crochet modèle 1914.
30e PRIX : Un frein Touriste 1914 spécial pour machine de dame, sous pédalier, nouveau modèle, le seul à serrage latéral.
31e PRIX : Un frein Touriste arrière modèle B.
32e PRIX : Un frein Touriste avant modèle B.
33e PRIX : Un nouveau frein Trophée de France de luxe modèle 1914 arrière fabrication soignée.
34e PRIX : Un frein Femina modèle A, spécial pour machine de dame se montant sur pédalier
35e PRIX : Un frein Stopp de luxe, nouveau modèle arrière avec poignée ébonite pour machine de route.
36e PRIX : Un frein G. F. arrière, licence Touri te 1914.
37e PRIX : Un frein G. F. avant, licence Touriste 1914.
38e PRIX : Un frein G. F. arrière de course, licence Touriste 1914.
39e PRIX : Un frein Populaire arrière.
40e PRIX : Un nouveau frein Trophée de France arrière modèle 1914 pour machine de route.
41e PRIX : Un nouveau frein Trophée de France arrière modèle 1914 pour machine de course.
42e PRIX : Un frein Femina modèle B nouveau modèle 1914 sur pédalier.
43e PRIX : Un nouveau frein Trophée de France avant modèle 1914 pour machine de route ou de course.
44e PRIX : Un frein Pioupiou arrière et frein pour machine d'enfant.
45e PRIX : Un frein Stopp nouveau modèle pour roue arrière, machine de route ou de course.
46e PRIX : Un frein Pioupiou avant.
47e PRIX : Un frein The Ascot à double collier sur pneu avant.
48e PRIX : Un frein The Ascot sur pneu avant.
49e PRIX : Un frein populaire avant.
50e PRIX : Un frein The Paddt nouveau modèle sur pneu avant.

Nos lecteurs trouveront à la page V des feuilles de garde de ce numéro le deuxième bon de notre grand concours du Tour de France.

LA VIE AU GRAND AIR.



VIDART ET SON MÉCANICIEN
C'est en 1910, que René Vidart, âgé de 20 ans, commença à faire de l'aviation à l'aérodrome de Reims.



APRÈS LE SECOND VOL DE VIDART
Pour son second vol, le novice René Vidart évolua devant une mission ottomane venue à Reims.

Ma Carrière d'aviateur

PAR RENÉ VIDART

CHAPITRE Ier

MES PREMIÈRES ANNÉES

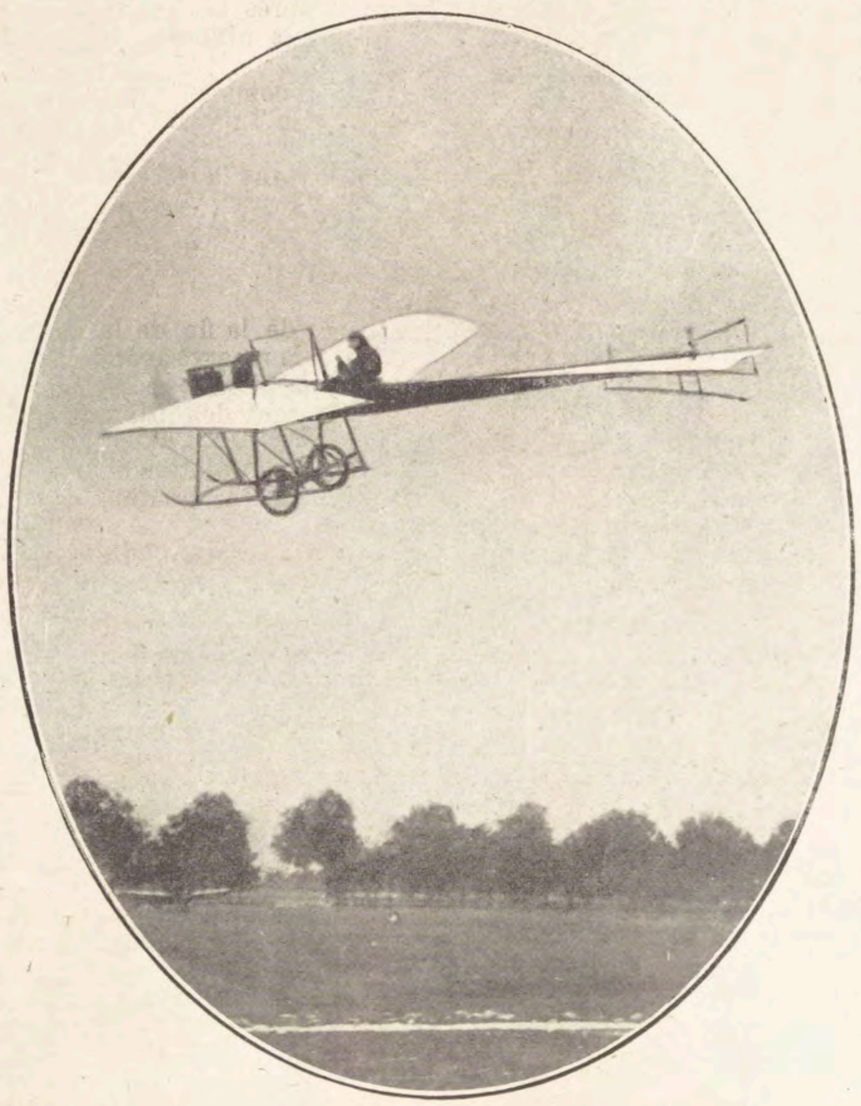
Les vrais amis sont rares, il faut les ménager. Aussi cédant au désir de plusieurs d'entre eux, je me résous à faire paraître un résumé de ma carrière d'aviateur. La *Vie au Grand Air* a bien voulu m'offrir l'hospitalité de ses colonnes et j'en profite avec plaisir. Puisse le lecteur ne pas le regretter !

Avant de commencer, je dois lui demander son indulgence, car au collège je n'ai jamais été très ferré sur la narration et les dissertations françaises. Je crains que la clarté de mon récit ne se ressente de ma paresse d'antan. Enfin, malgré tout, je pense que l'art littéraire est dans le genre de l'aviation : il faut de l'audace, toujours de l'audace.

Divonne-les-Bains, mon pays natal, est une coquette cité située au pied du Jura, non loin de Genève. Dans ce cadre enchanteur, vivait, en 1910, au sein de sa famille un certain jeune homme de 20 ans qui, aux dires de la population, ne le cédait en rien par ses extravagances aux nombreux névrosés, hôtes de l'établissement hydrothérapique.

Ce phénomène, puisqu'il faut l'appeler par son nom, n'était autre, amis lecteurs vous l'avez deviné, que le jeune René Vidart. A 17 ans, mes études finies, j'étais allé passer un an à l'étranger. Ce que j'avais appris jusqu'à cette époque, latin, grec et tant d'autres matières que je considérais comme des inutilités, avaient disparu de la circulation dans mon cerveau. Mais ce que je ne saurais trop recommander à la jeunesse, — soyons doctoral quand il sied, — ce sont les voyages et l'étude des langues vivantes. On ne peut se figurer ce que par la suite ce travail a pu me servir.

A 18 ans, suivant les conseils de mon frère, lieutenant au 2e régiment de dragons à Lyon, je m'engageai au 7e cuirassiers dans la même ville. Je dois avouer que j'étais martial dans mon uniforme ! Je faisais les manœuvres du centre comme motocycliste et je réussissais même un exploit qui fut considéré presque comme un record, peu enviable d'ailleurs : pendant lesdites manœuvres je mettais à mort quatre motocyclettes sous moi, tant était grande, sans doute, ma hâte de porter à destination les ordres qui m'étaient confiés.



VIDART SALUE
Vidart, ne doutant de rien et étant un simple apprenti, salue cependant la mission ottomane en passant au-dessus d'elle,

De retour à Lyon, je me passionne aux exercices équestres, mais, malgré tout, la vie de quartier commence à me peser par sa monotonie et son manque de danger. La neurasthénie s'empare de moi et ayant été transporté à l'hôpital je me vois ajourné. C'est peut-être très mal de ma part, mais j'avoue que je n'en conçus pas la moindre tristesse !

Rentré dans ma famille, mon spleen se passe rapidement, mais je me sens un besoin réel de me dépenser et, n'ayant aucune occasion de le faire noblement, je commence par faire des sottises, assez minimes au fond, mais qui, faites dans mon pays natal, révolutionnent non seulement ma pauvre famille, mais mes chers compatriotes.

Après un an de cette vie, je commençais à avoir un réel dégoût de moi-même et me décidais à employer mon énergie et mon endurance à une cause meilleure que celle des nuits blanches, des débauches dans les cafés et des hurlements dans les rues aux heures où tout citoyen conscient repose.

Tous les esprits de cette époque étaient tournés vers l'aviation et un jour, je me dis :

— Tiens, pourquoi ne volerais-je pas ?

Croyez bien, lecteurs, que je n'avais aucun rapport, mais pas le moindre, avec Jeanne d'Arc. Jamais je n'avais entendu des voix célestes me glisser dans l'oreille :

— Viens faire le petit oiseau, nous te prédisons la gloire et la richesse.

Non, c'était beaucoup plus simple : comme je vous l'ai dit, mon oisiveté me navrait, je ne pouvais me voir en face, pour un peu je ne me serais pas salué si je m'étais rencontré dans la rue, et de plus je savais qu'en étant aviateur, j'aurais cette liberté

que je rêvais et après laquelle j'aspirais. Me casser la figure était le dernier de mes soucis, car chaque jour je courais des dangers très graves pour des buts d'une bien minime noblesse.

Au mois de janvier 1910, mon père me donnait l'autorisation et les moyens de devenir oiseau. Je m'empressais d'acheter d'abord une automobile, le premier de mes rêves, et ensuite un monoplan Hanriot. L'automobile je l'obtins immédiatement, mais pour mon appareil il fallut patienter ou plutôt m'impatienter jusqu'au mois de juin. En toute sincérité, je dois avouer que je ne piétinais pas sur place, je n'avais pas encore le feu sacré, ce qui mettait hors de lui mon brave ami Wagner qui me répétait chaque jour :

— Eh bien ! tu sais, un roi de l'air et toi, ça fera toujours deux !

Ma libellule était munie d'un moteur 2 cylindres Darracq 25 chevaux, mais comme la réception comportait un vol de 10 minutes à 100 mètres de haut, je n'en aurais jamais pris possession, étant donné le peu de force du moteur : elle ne pouvait faire que quelques bonds ! Je sortais alors de ma torpeur qui durait depuis 6 mois et j'allais trouver Hanriot le priant de bien vouloir monter un 50 chevaux Clerget à la place du 25 chevaux Darracq.

— Combien cela coûtera-t-il ? lui demandais-je très simplement.

Mais au lieu de me répondre, il se mit à me regarder comme un fou qui cherche la mort, car à cette époque, il était insensé de mettre un semblable moteur sur un aussi petit appareil.

A cette occasion, l'idée de bouleverser les principes admis en aviation ne m'était certes pas venue, mais comme je voyais que mon appareil ne décollait pas avec 25 chevaux, je trouvais tout simple et parfaitement logique d'en mettre 50. C'était peut-être d'ailleurs la première bonne pensée que j'avais remuée dans mon cerveau depuis... mettons, depuis ma naissance, car une dizaine de jours après, Marcel Hanriot me livrait mon appareil après un très beau vol à 200 mètres d'altitude.

A l'atterrissage, je signais immédiatement l'acte de réception et je sautais incontinent dans mon monoplan, décidé à débuter par un coup d'éclat. Je me voyais déjà décrivant des orbes fantastiques, tout là-haut dans le ciel, bien loin du sol.

Mais que d'illusions ! L'aérodrome de Reims était juste assez grand pour mon seul appareil et je n'étais pas capable de faire rouler droit ce maudit instrument. La rage me prend alors, je condense ma volonté, je me force au contrôle et à la réflexion de tous mes mouvements, et après une demi-heure de ce manège, je faisais enfin d'impeccables lignes droites.

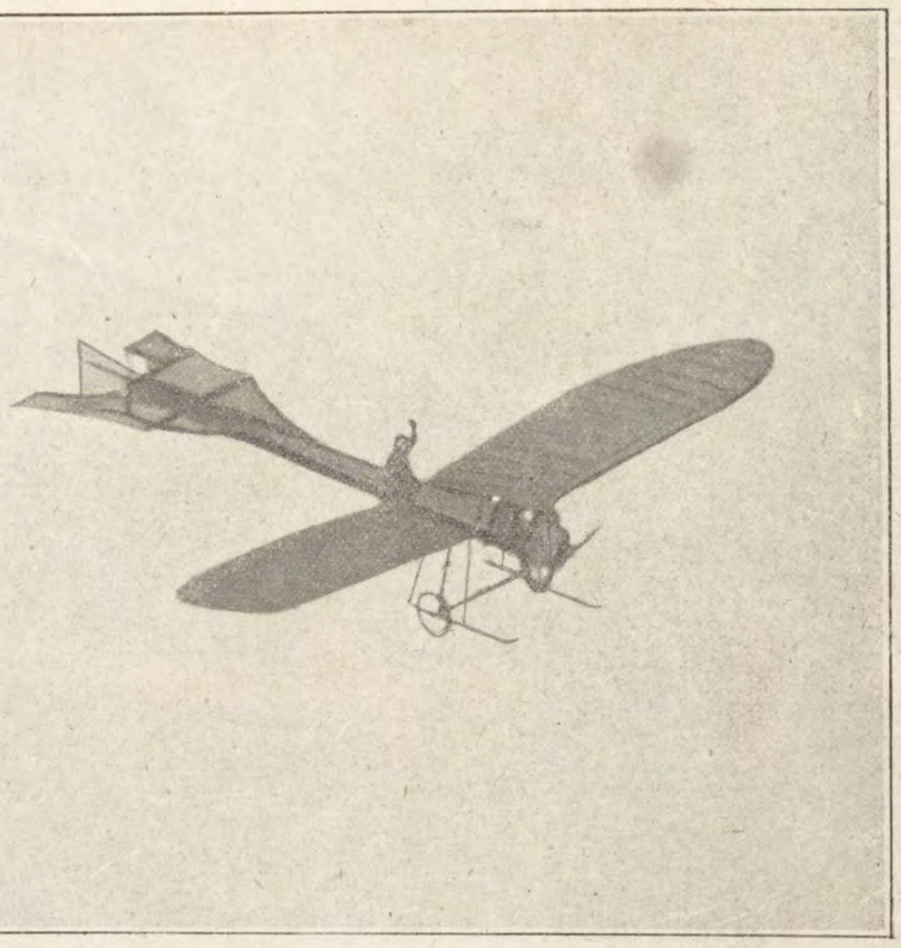
Oui, mais tout cela, c'était toujours du sol, ce n'était pas encore du vol !

Le lendemain, à 3 heures du matin, seul sur le terrain avec mes mécaniciens, une idée stupide, mais contre laquelle il n'y avait pas à lutter, germait dans mon cerveau : j'allais aller voir ce qui se passait au plafond ! Conseils de prudence, conseils de sagesse, rien ne pouvait triompher de mon obstination. Après deux ou trois lignes droites, je mettais plein gaz et en quelques bonds je me sentais séparé de la terre et de toutes ses amères désillusions !

Aucune impression à enregistrer ! Moi qui pensais, à en juger par tous les interviews de mes camarades, que lorsqu'on volait on devait avoir l'esprit assailli par de multiples observations curieuses et des sensations bizarres, je me trouvais bien stupide de ne rien ressentir et je continuais à voler sans penser à la moindre des choses. Le temps était absolument calme et je me trouvais aussi à mon aise que si je n'avais jamais fait que cela toute ma vie. Je montais rapidement à 100 mètres d'altitude et là je me sentais bien ennuyé. J'avais pris en effet la direction de Reims et j'étais déjà au-dessus des casernes.

Je me dis alors :

— Comment diable fait-on pour virer ? Comment vais-je pouvoir sortir de là ? Il ne serait peut-être pas très urbain de descendre dans la cour d'une caserne en trombe sans avoir pris la précaution de prévenir. Que faire ?



VIDART S'ENTRAINANT

Vidart apprit à voler tout seul et après une demi-heure de lignes droites sur le sol, s'enlevait dans les airs.

Après avoir joué à outrance du gouvernail de direction et du gauchissement je ne sais par quel miracle je me trouvai face à l'aérodrome ayant accompli un virage que les loopers actuels ne désavoueraient point, mais qui me causa une émotion compréhensible.

Je descendis ensuite et ce fut pour moi un nouveau sujet de contrariété. Allais-je trouver le sol au bon moment ou bien atterrirais-je comme un bolide ? Ah ! vraiment, on ne se sent pas à l'aise la première fois qu'on évolue entre ciel et terre. Enfin tout se passait à peu près bien et après un atterrissage suffisamment correct je m'arrêtais auprès de mon mécanicien qui me félicitait chaudement de... mon héroïsme !

De ce jour date l'enthousiasme toujours croissant que j'ai ressenti pour cette nouvelle conquête du génie humain qui a nom « aviation ».

Le lendemain, une mission ottomane, passait à Reims pour visiter l'aérodrome de Champagne, l'un des plus beaux de France. Mais en fait d'aviateur, il n'y en avait qu'un, si j'ose m'exprimer ainsi : c'était moi. Vous voyez d'ici quel ustensile de belle qualité on avait à présenter à MM. les Turcs ? N'empêche que M. de Boismenu, directeur de l'aérodrome, affolé par la pénurie des pilotes, se décida de guerre lasse à s'adresser à moi pour me demander si je me sentais capable de renouveler mes exploits de la veille devant ces nombreux spectateurs qu'il fallait absolument éblouir.

Hum ! hum ! N'allais-je pas être intimidé ? Et malgré la fierté que je concevais de l'offre, je n'étais pas très rassuré dans le fond de moi-même.

Comme je vous l'ai dit précédemment, je n'avais à mon premier vol que mon mécanicien comme témoin et beaucoup de mes camarades pensaient qu'en fait de vol je m'étais amusé à sauter la vallée située entre deux mottes de terre. Ces doutes avaient fort affligé mon amour-propre; aussi, après une courte réflexion, répondis-je à M. de Boismenu :

— Mais comment donc !

Et de m'élancer dans mon appareil devant une foule assez compacte fut l'affaire de quelques minutes.

Brr !

Le vent soufflait légèrement, et à ce moment-là, je me disais bien au fond que j'exagérais peut-être un peu trop la dose. Mais bast ! il n'y a que la foi qui sauve et en avant ! Je ne pensais plus qu'à montrer qu'un Divonnais n'est pas manchot et que quand il veut quelque chose, il la veut bien.

Après 20 minutes de vol entre 100 et 200 mètres d'altitude, vol coupé de saluts infiniment cordiaux que j'adressais aux spectateurs, je réussissais un atterrissage impeccable devant une foule enthousiaste.

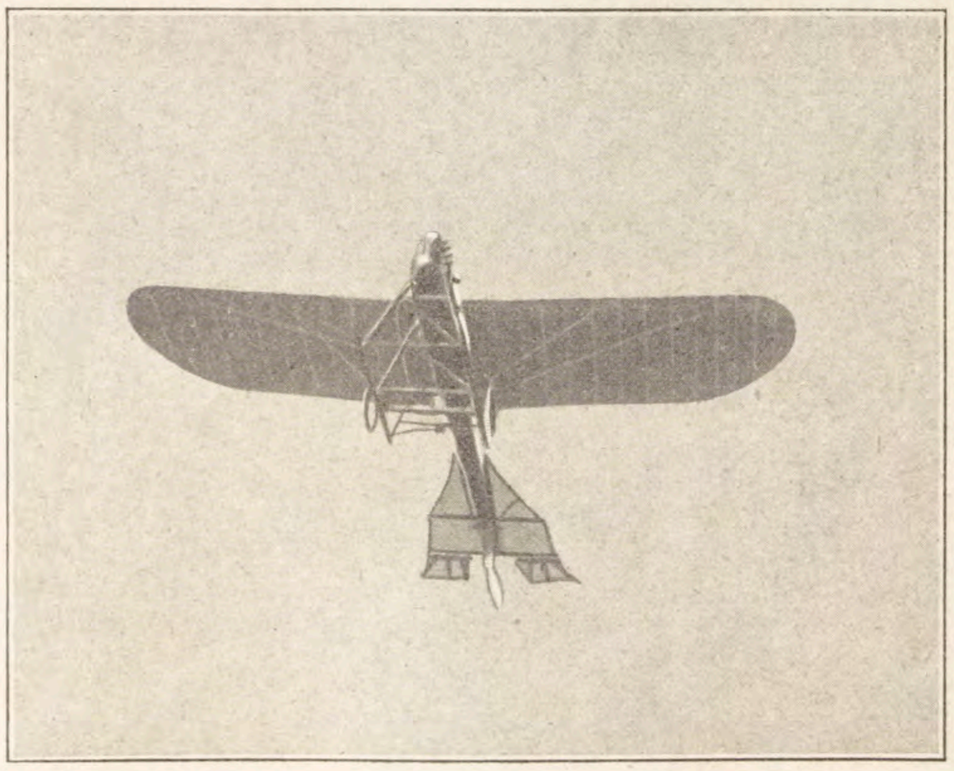
Mon brave Wagner qui, huit jours avant, m'avait quitté pour aller cueillir une ample moisson de lauriers à Budapest, fut de retour juste pour assister à la fin de mon vol. Il n'en pouvait croire ses yeux. Il me prit bien un moment à part pour m'indiquer le danger qu'il y avait à cabrer mon appareil au départ, mais mes oreilles résonnaient encore des applaudissements, elles s'étaient accoutumées aux congratulations et ne pouvaient se faire aux conseils. Les paroles de mon ami traversaient rapidement, et sans s'y arrêter, mon jeune cerveau exalté.

Le jour suivant, je passais mon brevet de pilote avec les félicitations des commissaires, s'il vous plaît. Et là se plaçait alors un phénomène assez curieux.

Je croyais être bon aviateur parce que j'avais fait quelques kilomètres par le même moyen de locomotion que les hirondelles. Ce phénomène, d'ailleurs, je l'ai rencontré souvent parmi les jeunes aviateurs me racontant leurs premières prouesses. Avec eux, je me suis toujours contenté de sourire d'un air supérieur, mais dans mon for intérieur je me rappelais les paroles si sages et si vraies de Wagner, le peu de cas que j'en avais fait et ce qui en était résulté. Jeunesse si tu savais...

(A suivre.)

RENÉ VIDART.



L'APPAREIL EN MONTÉE

Vidart, qui était un virtuose de l'aviation à l'époque héroïque, était également un champion du cross-country.

UNE VUE D'ENSEMBLE DE L'ARRIVÉE DU DERBY D'EPSOM

30 concurrents se sont présentés cette année au départ du Derby d'Epsom. Il faut remonter jusqu'en 1867, année où triompha Hermit pour trouver un nombre équivalent de chevaux ayant disputé la grande épreuve anglaise.

LA VICTOIRE DE DURBAR DANS LE DERBY

PAR RENE RIONDET

Lorsqu'en 1865, le fameux crack du comte de Lagrange, Gladiateur, fit triompher l'élevage français dans le Derby d'Epsom, l'événement eut un retentissement considérable dans toute la France. Pour en donner une idée, rappelons seulement que le jour où le comte de Lagrange, à son retour d'Angleterre, fit sa rentrée au Corps Législatif dont il faisait partie, toute l'Assemblée se leva et lui adressa une chaleureuse ovation.

Lors de la fondation du Grand Prix de Paris en 1863, certains esprits moroses s'étaient plus à faire ressortir que cette allocation de cent mille francs, dotant une épreuve internationale, était destinée à constituer une sorte de rente servie par le turf français aux propriétaires anglais.

Les faits avaient d'abord paru leur donner raison : car le Grand Prix de 1863 fut marqué par la défaite d'une excellente jument française, La Toucques, qui succomba d'une longueur contre un des concurrents anglais, The Ranger, tout en précédant, il est vrai, le favori Lord Clifden, qui venait d'être second dans le Derby à une tête de Macaroni et qui devait remporter, trois mois après, le Saint-Léger.

Cependant, dès 1864, l'enthousiasme fut grand lorsqu'on vit le héros d'Epsom, Blair Athol, obligé de baisser pavillon devant Vermont, qui, dans la représentation de l'écurie Delamarre, était seulement chargé du rôle de comparse vis-à-vis de son compagnon Bois Roussel.

Enfin, en 1865, quand, après avoir triomphé dans les Deux mille Guinées, dans le Derby et dans le Grand Prix de Paris, Gladiateur réalisa, en s'adjugeant le Saint-Léger, le triple event des grandes courses classiques anglaises, qui n'avait été réalisé, avant lui, que par West Australian, l'exaltation ne connut plus de bornes.

Il était bien question de savoir si les concurrents anglais viendraient s'emparer du Grand Prix de Paris ! C'étaient maintenant les chevaux français, qui allaient battre leurs rivaux dans leur propre pays.

Il fallut bientôt revenir de cet enthousiasme.

La partie fut toutefois égale dans le Grand Prix jusqu'en 1885 : cette épreuve, qui fut disputée vingt-deux fois, échut onze fois à des chevaux français et onze fois à des candidats étrangers, comprenant neuf anglais, un autrichien (Kisbr) et un américain (Foxhall). A partir de 1886, l'avantage resta complètement acquis aux coucurrents français ; seul, en 1906, Spearmint, vainqueur du Derby d'Epsom, réussit à rompre la mauvaise passe de l'élevage anglais dans le Grand Prix de Paris.

Par contre toutes les tentatives françaises à Epsom furent vouées à un insuccès, dont la constance semblait le fait d'une véritable fatalité.

Pour nous en tenir aux échecs qui peuvent invoquer les plus sérieuses excuses, rappelons qu'en 1877 Chamant tomba boiteux pendant la course. En 1879, Rayon d'Or, en terminant septième, fut loin de sa vraie place, comme il le prouva quelque temps après en remportant de bout en bout le Saint-Léger ; en 1885, Xaintrailles se classa quatrième après avoir reçu une atteinte qui mit fin à sa carrière ; en 1889, Clover tomba boiteux pendant le parcours; en 1890, Le Nord, qui venait de faire le voyage de Newmarket à Chantilly et de Chantilly à Newmarket, ne fut battu que de trois quarts de longueur par Sainfoin ; en 1899, Holocauste se brisa le paturon dans la ligne droite alors que, d'après son jockey, Tod Sloan, il avait course gagnée sur Flying Fox ; en 1903, Vinicius ne put rattraper complètement Rock Sand par suite de la course d'attente exagérée que lui imposa son jockey ; en 1904, le fantasque Gouvernant, effrayé par les éclairs et les coups de tonnerre parmi lesquels se disputa l'épreuve, refusa complètement de se livrer ; en 1905 Jardy avait une forte fièvre lorsqu'il échoua de trois quarts de longueur contre Cicero ; enfin en 1913, Nimbus complètement arrêté au dernier tournant par l'intervention de la suffragette, fournit un effort magnifique qui, l'amenant à moins d'une longueur du premier, aurait suffi à lui assurer une confortable victoire si aucun accident ne s'était produit.

Bref ce rapide exposé suffit à expliquer pourquoi la conquête du Derby d'Epsom se présentait, à l'esprit des propriétaires français, comme une de ces poursuites de féerie qui ont charmé notre jeunesse et dans lesquelles le mauvais génie entasse obstacles sur obstacles pour arrêter l'élan généreux du héros de la pièce.

Et voilà que l'autre jour, tout à coup, le dénouement est arrivé, aussi heureux que s'il s'était agi de la féerie. Durbar, produit de l'élevage français, a suivi, à quarante-neuf ans d'intervalle, l'exemple qui lui avait été donné par son illustre devancier, Gladiateur. Et il l'a suivi dans un style inoubliable : après s'être maintenu pendant les deux tiers du parcours à proximité des leaders, il s'est glissé à la corde dès l'entrée de la ligne droite et s'est mis à dévaler la descente, qui va jusqu'à proximité du poteau, à une allure tellement souple, tellement agile qu'il a laissé sur place tous ses concurrents pour triompher par trois longueurs dans un simple galop d'exercice.

Rien ne sert de vouloir rabaisser le mérite de cette victoire : certains concurrents ont pu être désavantagés au lever des rubans ; d'autres ont pu avoir contre eux des accidents. Mais il faut reconnaître que Durbar a fait preuve d'une valeur indiscutable : il occupait une mauvaise place à la starting, puisqu'il avait le numéro 25 tout à l'opposé de la corde ; il a donc été obligé, pour venir se rabattre à proximité des premiers, de fournir dès le début un effort considérable. Il a ensuite démarré à l'entrée de la ligne droite et s'est mis hors d'atteinte jusqu'au poteau : c'est là une tactique, qui peut inspirer quelques réserves sur le compte des chevaux, dont l'aptitude est d'aller de l'avant et qui se rendent sitôt qu'ils sont rejoints ; il est souvent permis d'estimer que de tels concurrents ont eu la chance de pouvoir s'échapper.

Mais ce n'est pas le cas de Durbar ; pour ceux qui l'ont vu dans le Biennal venir à bout de la résistance de Kummel au cours d'une lutte sévère, après avoir paru deux fois battu pendant le parcours, pour ceux qui l'ont vu, dans le Prix Noailles, répondre courageusement à l'attaque livrée par Le Grand Pressigny, il ne peut être mis en doute que Durbar est un combattif et que, l'autre jour, à Epsom, il n'eût pas suffi d'arriver à sa hauteur pour récolter des lauriers faciles.

Cela bien établi, il ne faut pas cependant que, dans l'ivresse du triomphe, les sportsmen français s'exagèrent la portée de cette victoire. Durbar est né et a été élevé en France ; mais son père, Rabelais, est né en Angleterre et sa mère, Armenia, est née aux Etats-Unis par un père anglais et une mère américaine, qui apporte toutefois un courant français, celui de Mortemer.

Le propriétaire-éleveur, l'entraîneur et le jockey de Durbar sont américains. Il faut cependant noter que, pour la première fois depuis la fondation, le Derby a été remporté cette année par un cheval dont la préparation s'est poursuivie ailleurs qu'en Angleterre ; Durbar, en effet, est entraîné à La Morlaye, près de Chantilly. C'est là un précédent, dont tout l'honneur revient à l'éminent sportsman, M. H.-B. Duryea, et à son habile collaborateur, l'entraîneur Th. Murphy.

René Riondet.

La Farina Sardanapale

LE PRIX LUPIN (2.100 mètres 40.000 francs). — Longchamp 31 mai.

La Farina a mené devant Sardanapale, Oreste II, Le Corsaire et Mousse de Mer. Entre les tournants, Sardanapale rejoignait La Farina. Il prenait l'avantage dans la ligne droite, mais La Farina venait le battre d'une longueur.

D'EPSOM A SAINT-CLOUD

PAR STUART

Il s'est passé la semaine dernière un événement qui prime tout le reste, un événement capital, et qui marquera dans l'histoire des courses : un cheval né et élevé en France, Durbar, a gagné le Derby d'Epsom. Pour bien comprendre l'importance de ce succès, et ce qu'il représente aux yeux des sportsmen français. il faut tourner les yeux sur le passé, connaître la longue et malheureuse série de nos tentatives à Epsom, et savoir quels efforts persévérants nos grands propriétaires ont déployés depuis cinquante ans et plus à la poursuite de cet insaisissable Derby. Insaisissable ? Pas tout à fait.

Il nous échappait depuis 1865, mais cette année-là pour la première fois, l'illustre Gladiateur y avait fait triompher l'élevage français et les couleurs, également bien françaises, du comte de Lagrange. C'était la quatrième fois que le comte de Lagrange tentait la chance dans le Derby. Depuis, et pendant quarante-neuf ans toutes les tentatives, les siennes et celles de bien d'autres ont invariablement échoué. Nos propriétaires de chevaux les plus importants s'y sont essayés : M. Lupin, M. Delamarre, M. Lefèvre, M. Edmond Blanc, M. Camille Blanc, M. de Montbel, M. Vanderbilt, le baron de Rothschild, M. A. Aumont et d'autres, sans compter le comte de Lagrange qui depuis Gladiateur y a mis en ligne, de 1866 à 1882, seize représentants. M. Edmond Blanc en a eu sept : Clover (1889), Gouverneur (1891), Rueil (1892), Governor (1900), Vinicius (1903), Gouvernant (1904), Jardy (1905).

Il a été deuxième trois fois : avec Gouverneur, avec Vinicius et avec Jardy. Antérieurement, Insulaire au comte de Lagrange, et Le Nord au baron de Rothschild, s'étaient également placés seconds. Nous avons été victimes d'une singulière malchance. Ni Gouvernant, ni Jardy, non plus que Nimbus, n'ont donné leur mesure, par la faute des circonstances.

Quand on voit ce que vaut Nimbus, et ce qu'ont fait depuis les chevaux qui étaient devant lui, on a bien l'impression qu'il était le meilleur et qu'il aurait dû gagner. Nous étions pleins d'espoir quand Nimbus est allé à Epsom l'an dernier, et toutes nos pensées étaient tournées vers lui le jour de la course. Et nous ne songions pas beaucoup cette année à Durbar. Battu par Sardanapale dans le prix Lagrange, battu encore dans la Poule d'Essai, le poulain de M. Duryea, malgré quelques beaux succès, manquait de prestige. Il a réussi cependant là où des chevaux de la valeur de Nimbus et de Jardy avaient échoué.

Cette victoire est, en définitive, bien française, Durbar est né en France et, au point de vue officiel, cela suffirait pour le qualifier Français; mais il y a plus. Son père Rabelais, né en Angleterre, est nationalisé. Il appartient à MM. de Nicolay et Maurice de Gheest, qui ont eu l'heureuse idée de l'acquérir pour une vingtaine de mille francs et de l'importer en France où il fait la monte depuis déjà bien des années. Il a produit déjà avant Durbar quantité de bons chevaux et entre autres Verdun qui a gagné le Grand Prix. M. Duryea est Américain, mais il a installé en France à demeure son écurie et son élevage, comme l'ont fait M. Vanderbitt, M. H. Belmont et d'autres, et il a comme eux droit de cité. Je constate du reste en passant qu'il réussit chez nous d'une façon merveilleuse. La première génération d'animaux qu'il a élevée en France comprenait : Shannon, la seconde Blarnay et la troisième Durbar, qui est, par sa mère Armenia, frère de Blarnay.

Que vaut en réalité cette victoire de Durbar ? Nous n'en savons rien.

Ceux de nos sporstmen qui sont allés là-bas disent que ses adversaires ont l'air d'animaux fort ordinaires, et qu'ils ne doivent pas être bien remarquables, sauf peut-être Remorqueur qui n'a pas donné sa mesure. Et c'est aussi l'avis des Anglais eux-mêmes. Cela n'empêche du reste que le prestige de Durbar est singulièrement grandi. Il ne s'agit plus pour lui que de le garder intact et pour cela de gagner le Derby français. La tâche sera rude avec des adversaires tels que Dorrit, Sardanapale et Litsman.

Nous avons revu cette semaine Sardanapale et Dorrit, l'un dans le prix Lupin où il s'est fait battre par La Farina, et l'autre dans le Prix Flying Fox où il a remporté une victoire fort brillante. C'est la seconde fois que La Farina triomphe de Sardanapale, mais il ne serait cependant pas exact de dire que son second échec est la confirmation du premier. La première fois il ne s'était pas défendu un instant. Dimanche, au contraire, nous avons assisté à une des plus belles luttes qu'il nous ait été donné de voir depuis longtemps, à une lutte dont le souvenir, je crois bien, durera. Je n'en donnerai pas les détails trop connus : Le Farina filant en tête à grande allure, serré de près par Sardanapale, les deux chevaux bien détachés semant en route leurs adversaires, Sardanapale prenant le meilleur à l'entrée de la ligne droite, puis baissant de pied ensuite et cédant sans résistance sur un retour offensif de son rival.

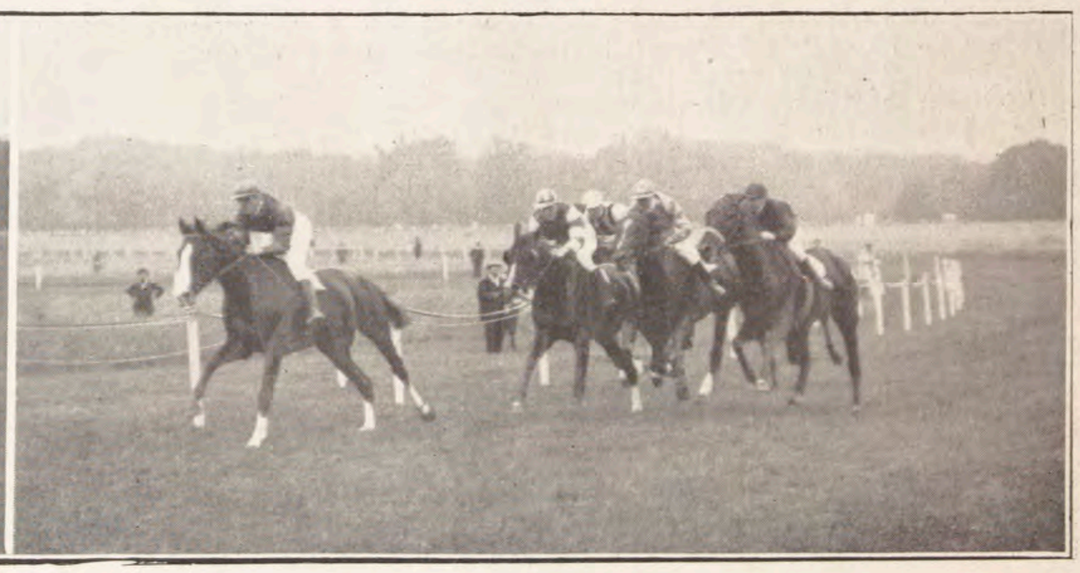
Voilà les phases émouvantes du duel. On en a diversement jugé le résultat. Pour les uns ce nouveau succès de La Farina démontre péremptoirement qu'il est le meilleur. Pour les autres il a dépendu uniquement d'une question de tactique, de l'adresse d'un jockey ou plus exactement de la maladresse de l'autre. Je ne crois pas pour ma part que la question soit bien définitivement tranchée. La Farina est le plus résistant des deux, c'est incontestable. Mais Sardanapale pour avoir une aptitude différente, n'en est peut-être pas plus mauvais. Le malheur pour lui est que cette aptitude ait été mal utilisée par son jockey. Il paraît capable de suivre tous les trains et d'assaillir l'adversaire, dès qu'on le lui demande, avec un élan et une violence irrésistibles. Mais cet effort une fois donné, il s'éteint, il n'est plus capable d'en fournir un nouveau. Le tout est donc de placer l'attaque à propos, c'est-à-dire à proximité du poteau, à 100 ou 150 mètres au plus. Dimanche, amené trop tôt, il a gagné la course 400 mètres avant la fin et l'a reperdue ensuite. Monté selon son tempérament il aurait pu gagner. Cela n'est pas certain mais très invraisemblable.

Pour Dorrit, c'est un essai public très remarquable qu'il a fourni à 13 livres de son aîné Bavard III. Sa victoire, qui a été extrêmement facile, l'eût été un peu moins sans doute, si Bavard III, un moment enfermé, avait pu se dégager plus tôt et si l'adresse d'O'Neil n'avait assuré à Dorrit au début de la ligne droite quelques longueurs d'avance. Mais en dépit de ces réserves, il témoigne de très grands progrès. Ce n'est plus le Dorrit qui a battu Sardanapale, ni même celui qui s'est placé ensuite entre Ecouen et Mon Petiot, qui va se présenter dans le Derby. Ni Durbar, ni Sardanapale, ni Litsman n'ont à leur actif un succès plus probant que celui que vient de remporter Dorrit à Saint-Cloud.

STUART.

LE PRIX DU LAC (2.100 mètres 20.000 francs). Le tournant

Montagagne a mené jusque dans les tournants, où Mandarin IV et Turlupin survenaient. Dans la ligne droite, Turlupin se détachait pour gagner d'une longueur et demie sur Cassin.



LE PRIX DU PARC DES PRINCES (2.200 m. 10.000 fr.) Le tournant

Djamy a mené devant Golden Sirup. Dans la descente, il précédait Smart. Le Grand Pressigny venait dans la ligne droite, mais ne pouvait rejoindre Djamy qui l'emportait d'une demi-longueur.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Motti, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.